

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

CSS 15 bis
27 mai 1987

COMMISSION SOCIALE ET DE LA SECURITE

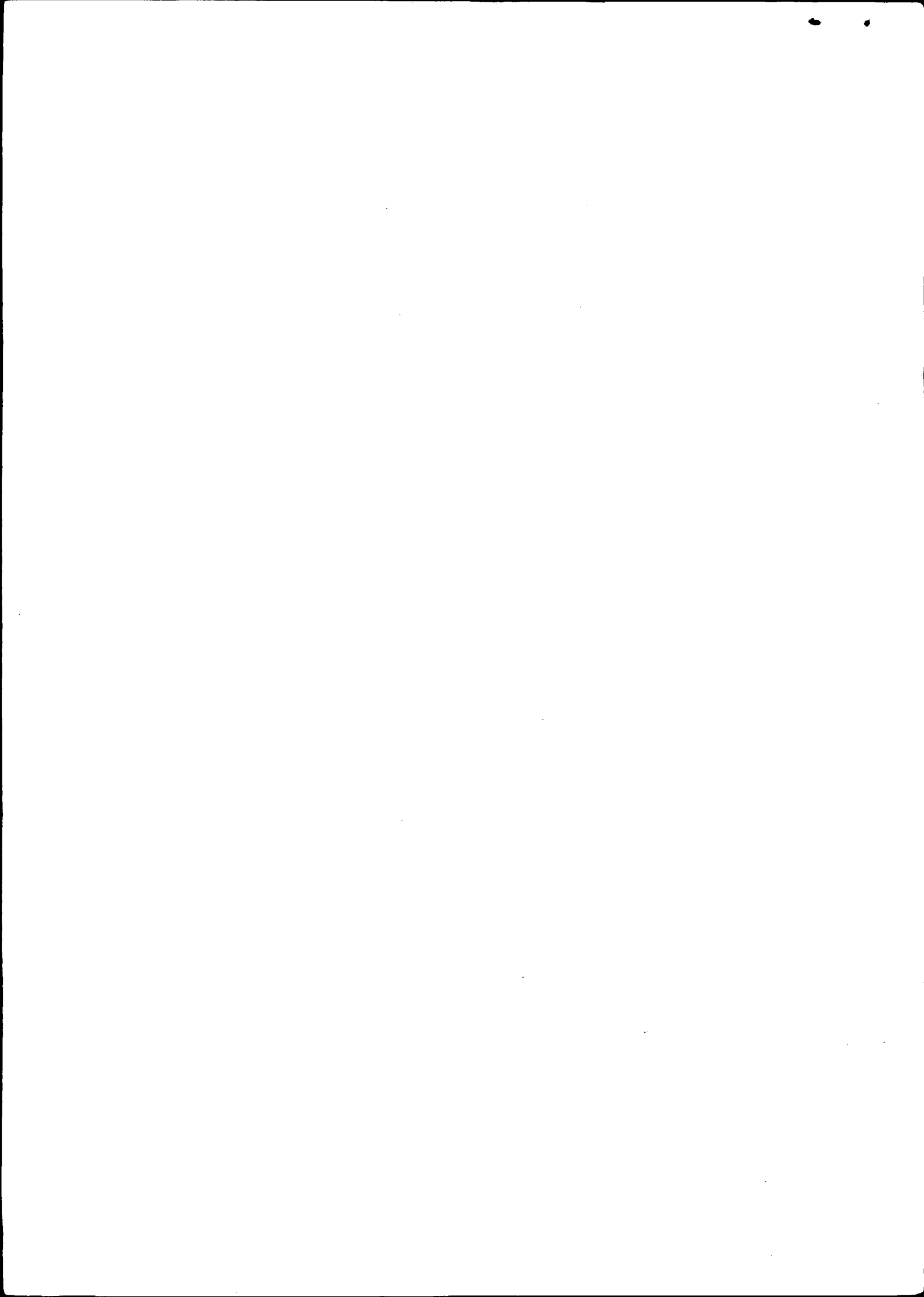
R A P P O R T
SUR L'EVOLUTION SOCIALE
DANS LES ACTIVITES DU TRANSPORT TERRESTRE
en
1 9 8 6

Observatoire Economique
et Statistique des Transports

DOCUMENTATION

Ref. n°

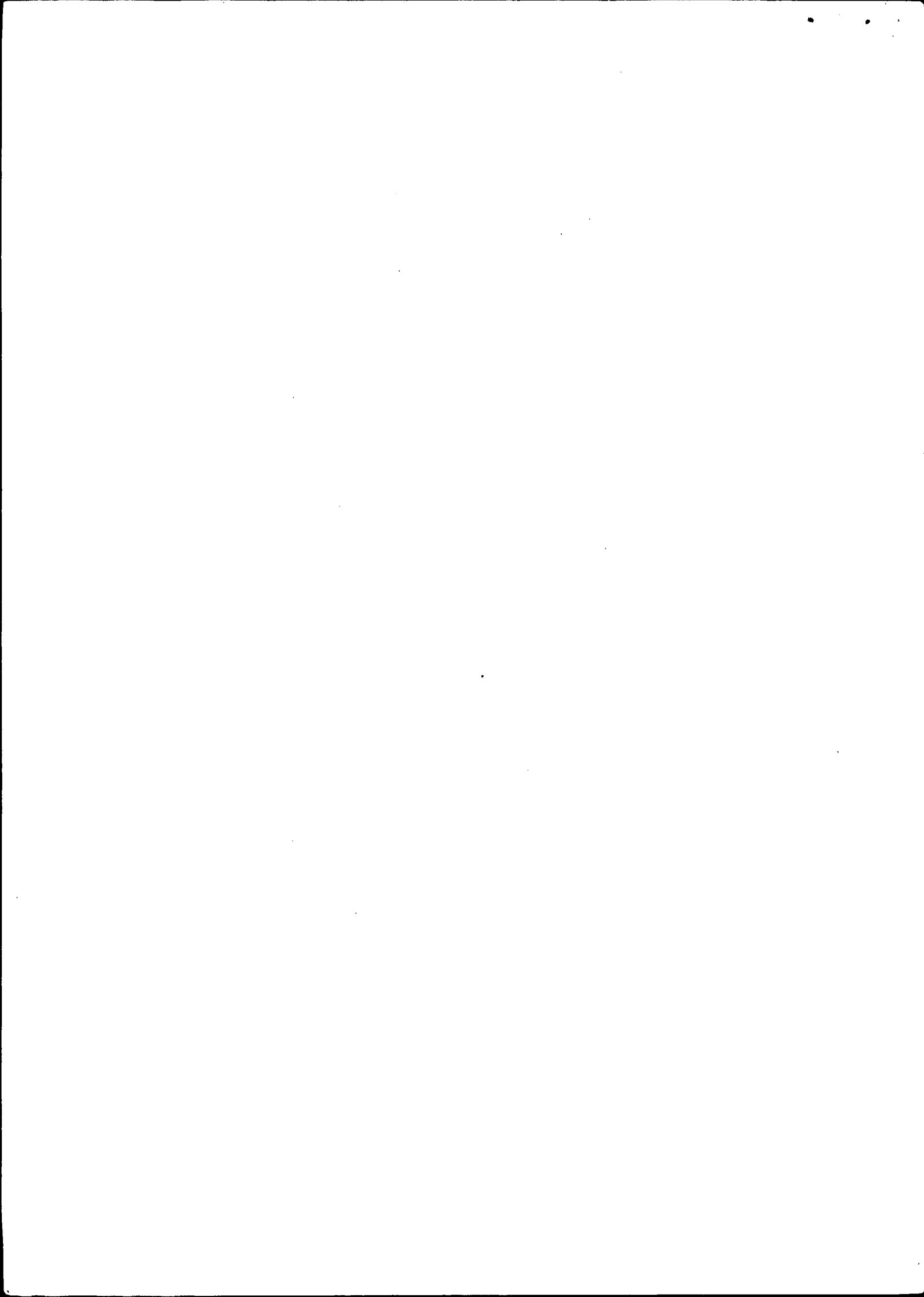
CDAT
3397



S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
1ère Partie - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1986	4
1.1. Dispositions législatives et réglementaires	4
1.2. Principales dispositions conventionnelles	15
2ème Partie - Situation de l'emploi	18
2.1. Transports routiers de marchandises et de voyageurs	18
2.2. S.N.C.F.	22
2.3. R.A.T.P. et Transports de province	23
2.4. Navigation fluviale	23
2.5. Défaillances d'entreprises	23
2.6. Licenciements pour cause économique	24
2.7. Chômage	24
3ème Partie - La formation professionnelle	29
3.1. S.N.C.F.	29
3.2. R.A.T.P.	32
3.3. Transports urbains (hors R.A.T.P.)	35
3.4. Transports routiers	35
3.5. Navigation fluviale	41
4ème Partie - Les conditions de travail et la sécurité	43
4.1. La durée du travail	43
4.2. Le contrôle et les sanctions	44
4.3. Les accidents du travail	48
4.4. Les accidents corporels de la circulation	52
4.5. Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	56
4.6. Délégués du personnel - Comité d'entreprises	56
4.7. Mouvements de grève	59
5ème Partie - Les rémunérations	60
5.1. Evolution générale des prix et des salaires	60
5.2. Evolution des salaires à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.	60
5.3. Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports	61
5.4. Calendrier des mesures	61
6ème Partie - Régimes de retraite et de prévoyance	62
6.1. Retraite	62
6.2. Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite	63

TABLEAUX ANNEXES



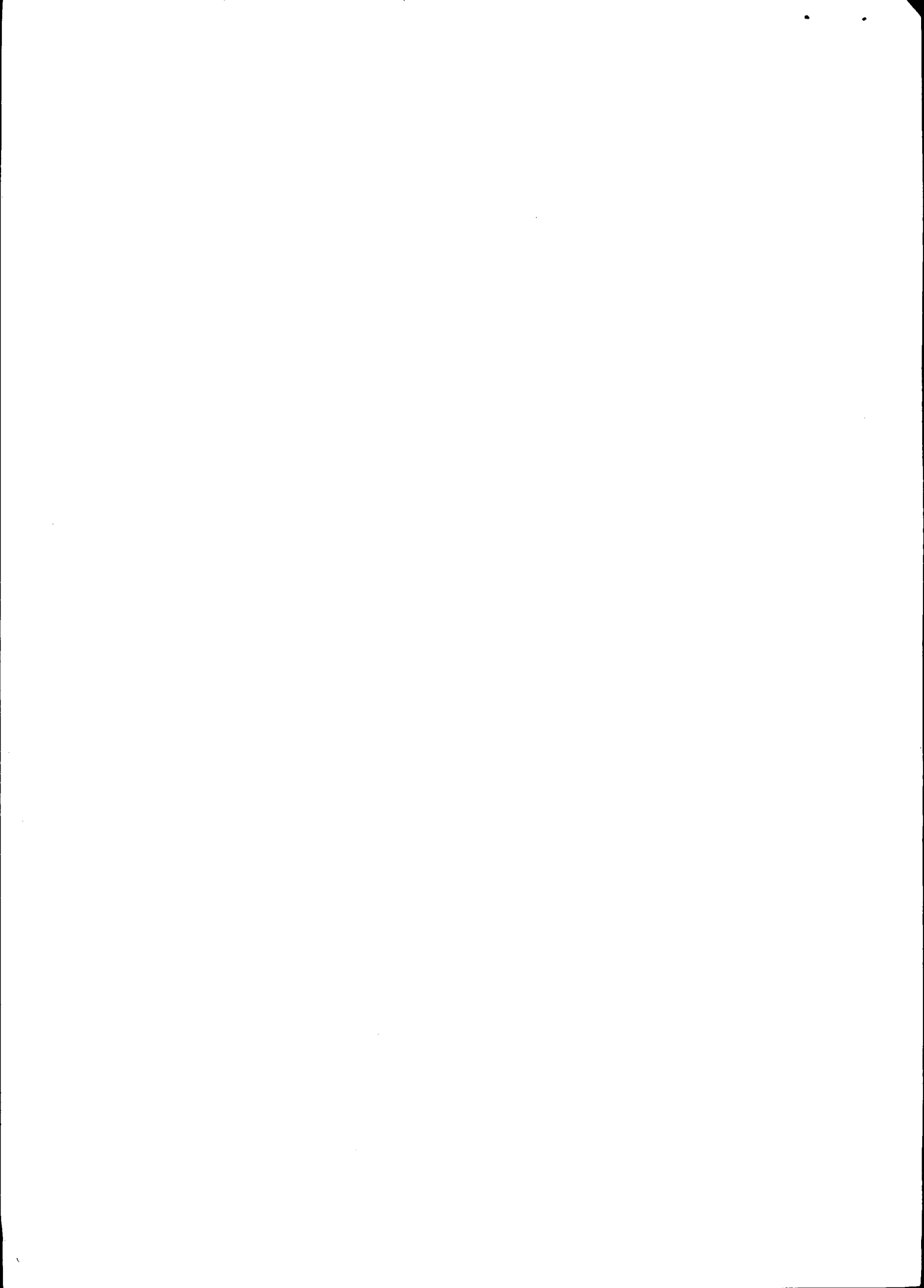
Le Décret n° 84-139 du 24 février 1984 qui a institué un Conseil national des transports en remplacement du Conseil supérieur des transports, a créé au sein du nouvel organisme, une **Commission sociale et de la sécurité**. Il a aussi prévu que cette commission élaborerait chaque année un bilan relatif aux conditions de travail et de sécurité qui, inséré dans un rapport annuel que le Conseil national des transports doit remettre au Ministre, serait rendu public.

La Commission sociale ayant souhaité reprendre l'élaboration du rapport que l'ancien Comité social des transports terrestres présentait chaque année et qui traitait de l'évolution de la situation de la main d'oeuvre dans les entreprises de transports terrestres, le présent rapport a pour objet de faire suite à cette demande.

Il s'agit d'un document de synthèse délibéré entre partenaires sociaux et rassemblant les faits saillants relatifs à l'évolution de la situation sociale dans les différents secteurs des transports terrestres pour l'année 1986.

Comme les précédents, ce 10ème rapport annuel a été conçu de manière aussi large que possible et comprend six parties consacrées essentiellement à un commentaire des tableaux annexés au rapport relatives respectivement :

- aux principales dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles intervenues en 1986,
- à la situation de l'emploi,
- à la formation professionnelle,
- aux conditions de travail et à la sécurité,
- aux rémunérations,
- aux régimes de retraite et de prévoyance.



IERE PARTIE : PRINCIPALES DISPOSITIONS LEGISLATIVES, REGLEMENTAIRES
ET CONVENTIONNELLES INTERVENUES EN 1986

1.1 DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

11.1 DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

A la suite des élections législatives du 16 mars le nouveau Premier Ministre a, en engageant la responsabilité de son gouvernement, fait le 9 avril devant l'Assemblée Nationale une déclaration de politique générale. Il a à cette occasion défini les grandes lignes de ce que devait être la politique sociale du nouveau gouvernement.

Pour le Premier Ministre "les grands équilibres économiques doivent être rétablis de manière à conforter les résultats obtenus dans la lutte contre l'inflation".

En particulier "les dépenses et les déficits publics doivent être sévèrement comprimés et la politique de désindexation salariale poursuivie".

Il a invité au combat pour une "nouvelle frontière" celle de l'emploi. Il s'est montré partisan "d'une plus grande liberté dans la gestion des effectifs en vue d'éliminer les entraves à l'emploi" ainsi que "de mesures de confiance de nature à susciter l'initiative des entreprises et la motivation des salariés". Par ailleurs la lutte contre le chômage passe par "la présence effective des jeunes dans l'entreprise, ce qui est la condition d'une insertion durable dans le monde du travail."

Il est à noter que le système de représentation du personnel au sein des entreprises a été peu modifié au cours des derniers mois. On peut rappeler cependant que le chef du gouvernement a déclaré le 29 janvier 1987 qu'il entendait "donner un nouveau souffle" au dialogue social. Les entreprises doivent "réunir autour d'un même projet social" dirigeants, cadres, salariés en vue du développement de toutes les formes de participation : intéressement aux résultats, association à la décision, extension des cercles de qualité ... Ces techniques de dialogue et de relations humaines doivent être étendues au secteur public.

111.1 - le nouveau régime des licenciements.

Deux lois des 3 juillet et 30 décembre 1986 ont définitivement supprimé à compter du 1er janvier 1987 la procédure d'autorisation administrative préalable des licenciements pour motif économique.

Avant l'intervention de la loi du 3 juillet 1986 les licenciements pour motif économique étaient assujettis dans les entreprises de moins de 11 salariés à une demande d'autorisation préalable qui était adressée au directeur départemental du travail.

Dans les entreprises d'au moins 11 salariés la demande devait être précédée de l'une des deux formalités suivantes :

- . entretien préalable en cas de licenciement individuel dès lors que le salarié a au moins 1 an d'ancienneté.
- . consultation des représentants du personnel en cas de licenciement collectif.

le directeur départemental devait vérifier :

- . la réalité du motif économique invoqué, pour tous les licenciements économiques.
- . le respect de la procédure - légale ou conventionnelle - de concertation et la portée du plan social pour les licenciements collectifs d'au moins 10 salariés sur une période de 30 jours.

Par ailleurs toutes les entreprises et établissements employant au moins 50 salariés devaient adresser au directeur départemental du travail, dans les 8 premiers jours de chaque mois le relevé des contrats de travail conclus ou résiliés au cours du mois précédent.

Enfin quel que soit leur effectif les entreprises et établissements devaient adresser au directeur départemental du travail une demande d'autorisation préalable en cas d'embauche ou de licenciement dès qu'un ou plusieurs licenciements économiques étaient intervenus dans les 12 mois précédents.

La loi du 3 juillet 1986 a supprimé:

- . le contrôle de la réalité du motif économique et par voie de conséquence, la procédure d'autorisation administrative pour les licenciements économiques de moins de 10 salariés sur une période de 30 jours.
- . la procédure d'autorisation administrative préalable en cas d'embauche ou de licenciement dans les douze mois suivant un licenciement pour motif économique.

Par ailleurs jusqu'au 31 décembre 1986 la formalité d'entretien préalable est étendue à tous les licenciements économiques non soumis à autorisation administrative préalable quel que soit l'effectif de l'entreprise concernant des salariés ayant au moins un an d'ancienneté.

Enfin le législateur invitait les partenaires sociaux à définir, d'ici la fin de l'année, par voie de négociation le respect de la consultation des représentants du personnel et l'élaboration d'un plan social.

Cet accord est intervenu le 20 octobre. La loi du 30 décembre 1986 reprend à son compte le dispositif élaboré par les partenaires sociaux mais simplifie également la procédure individuelle de licenciement issue de la loi du 13 juillet 1973.

La convocation du salarié à un entretien préalable est désormais obligatoire pour tout licenciement (individuel ou collectif, économique ou non) à la seule exception des licenciements économiques de 10 salariés et plus sur 30 jours. L'énonciation écrite des motifs du licenciement est désormais obligatoire pour tous les licenciements. Cette énonciation doit être effectuée dans la lettre de licenciement s'il s'agit d'un licenciement économique ou disciplinaire, sur demande écrite du salarié seulement s'il s'agit d'un licenciement prononcé pour un autre motif.

La loi distingue trois catégories de licenciements économiques :

. les licenciements individuels (ceux qui n'entrent pas dans les deux catégories suivantes)

Outre les deux formalités décrites plus haut la loi prévoit une information de l'autorité administrative dont les modalités ont été fixées par le décret du 27 février 1987

. les licenciements de 2 à 9 salariés sur 30 jours.

Outre les formalités prévues pour les licenciements individuels l'information et la consultation des organismes représentatifs du personnel sont obligatoires. La loi énumère les renseignements qui doivent être joints à la convocation.

. les licenciements de 10 salariés et plus sur 30 jours.

L'information et la consultation des représentants du personnel sont organisés. L'employeur doit leur fournir tous renseignements utiles sur les licenciements et sur le plan social comprenant des conventions de conversion qui doit être élaboré.

L'employeur doit étudier les suggestions des représentants du personnel et donner une réponse motivée.

Dans les entreprises occupant au moins 50 salariés le comité d'entreprise doit tenir deux réunions séparées par un délai qui varie selon le nombre de licenciements.

Le projet de licenciement est notifié à l'autorité administrative après la première réunion des représentants du personnel. L'administration dispose d'un délai qui varie également en fonction du nombre de licenciements pour vérifier le respect des procédures d'information, de réunion et de consultation des représentants du personnel, le respect des dispositions relatives à l'élaboration des mesures des mesures sociales envisagées, et leur mise en oeuvre effective. En cas d'irrégularité de procédure l'Administration adresse un avis à l'employeur (avec copie aux représentants du personnel) auquel ce dernier est tenu de répondre. A défaut de réponse le délai prévu pour la notification des licenciements est prorogé.

. Les conventions de conversion

Conformément aux souhaits exprimés par les partenaires sociaux le législateur institue un nouveau dispositif de convention de conversion du Fonds national de l'emploi (FNE) la mise en oeuvre de ces conventions est soit obligatoire, soit facultative selon l'importance des licenciements. Le financement est assuré conjointement par les employeurs, les ASSEDIC et l'Etat. Le contrat de travail du salarié qui accepte de bénéficier d'une convention est rompu d'un commun accord des parties. Cette rupture ouvre droit au versement d'une indemnité de licenciement et d'une partie de l'indemnité de préavis. Les titulaires d'une allocation de conversion bénéficient d'une protection sociale complète.

. La réforme des conseils de prudhommes.

L'autorisation administrative de licenciement, pour motif économique étant supprimée les litiges relatifs à ces licenciements relèvent désormais de la compétence du conseil de prud'hommes. La loi du 30 décembre étend par ailleurs la compétence de cette juridiction aux litiges nés de la rupture du contrat de travail des salariés bénéficiaires d'une convention de conversion. Afin d'éviter un encombrement des conseils de prud-hommes, la loi prévoit la création au sein de chaque section d'une chambre compétente en matière de licenciements économiques statuant en urgence, la simplification des procédures d'affectation temporaire des conseillers à une autre section et de désignation des juges départiteurs.

111.2. - L'emploi des jeunes de 16 à 25 ans.

Le taux de chômage des jeunes étant 2,5 fois plus élevé que la moyenne nationale l'ordonnance du 16 juillet 1986 comporte des mesures d'incitation à l'embauche des jeunes de 16 à 25 ans jusqu'au 31 janvier 1987 sous forme d'exonération temporaire de charges sociales dont l'ampleur varie selon les conditions de ladite embauche.

L'exonération atteint la totalité des cotisations patronales de Sécurité Sociale en ce qui concerne l'embauche ou l'accueil des jeunes en formation. Elle est ramenée à la moitié du montant de ces cotisations lorsque le jeune est embauché à l'issue d'une formation. Lorsqu'il est embauché sans type particulier de contrat l'exonération est du quart du total des cotisations mais de la totalité de la cotisation d'allocations familiales.

L'ordonnance du 20 novembre 1986 proroge dans certains cas ces mesures d'exonération en reportant les dates limites d'embauche parfois jusqu'au 1er octobre 1987.

111.3 - Les autres mesures prises en faveur de l'emploi.

111.31 Assouplissement de la législation relative au travail différencié.

La réglementation applicable aux contrats à durée déterminée, au travail temporaire et au travail à temps partiel était jugée d'une complexité excessive de nature à constituer un frein à leur développement. L'ordonnance du 11 août 1986 permet de lever certains obstacles au recours à ces types de contrat.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne les contrats à durée déterminée et le travail temporaire la liste limitative des cas de recours est supprimée bien que ces types de contrats aient toujours un caractère exceptionnel.

S'agissant du travail à temps partiel l'ordonnance comporte trois mesures destinées à favoriser cette forme d'activité :

. La proratisation intégrale des salariés à temps partiel pour le décompte des effectifs de l'entreprise et l'application des seuils sociaux.

. La création d'une forme de temps partiel annuel dénommé travail intermittent, au moyen d'un contrat de travail à durée indéterminée prévoyant l'alternance régulière ou irrégulière de périodes travaillées et de périodes non travaillées.

. une extension des possibilités de préretraite à mi-temps.

111.32 - L'invitation à l'embauche du 10ème salarié :

La loi de finances rectificative pour 1986 du 11 juillet 1986 a institué un nouveau mécanisme d'exonération de certaines charges sociales qui permet de lisser le seuil de 10 salariés.

111.33 - Le renforcement de la lutte contre le travail clandestin.

La loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social a étendu les possibilités d'incrimination du travail clandestin.

. Est désormais réputé clandestin l'exercice à but lucratif d'une activité, en cas de non-respect intentionnel de l'une quelconque des obligations suivantes :

. requête d'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre du commerce et des sociétés, lorsque celle-ci est obligatoire :

. déclaration auprès des organismes de protection sociale et de l'administration fiscale :

. en cas d'emplois de salariés : remise de bulletin de paie, tenue de livre de paie, déclaration d'occupation de personnel (l'une au moins de ces quatre dernières formalités doit être effectuée pour échapper à l'incrimination de travail clandestin).

. Est également réputé clandestin la poursuite d'une activité à but lucratif après refus d'immatriculation au répertoire des métiers ou au registre du commerce et des sociétés ou postérieurement à une radiation.

Est désormais interdite - et sanctionnée au même titre que le travail clandestin - la publicité, par quelque moyen que ce soit, tendant à favoriser en toute connaissance de cause le travail clandestin.

Est présumée, sauf preuve contraire, activité accomplie clandestinement à but lucratif, l'activité dont la facturation est absente ou frauduleuse.

111.4 - La relance de la participation.

111.41 - la participation des salariés aux résultats et au capital.

Le nombre relativement important des mécanismes était considéré comme trop important et les partenaires sociaux qui souhaitaient les mettre en oeuvre éprouvaient souvent des difficultés pour exercer leur choix. C'est pour cette raison que le gouvernement qui souhaitait relancer l'épargne salariale a pris le parti d'en limiter le nombre et d'harmoniser les mécanismes maintenus ou fusionnés.

. L'ordonnance du 21 octobre 1986 rassemble ainsi dans un texte unique, autonome par rapport au Code du travail, les trois mécanismes de l'intéressement, de la participation et de l'épargne salariale volontaire (plans d'épargne et plans d'actionnariat). Le gouvernement a choisi, chaque fois que cela était possible, de simplifier et d'harmoniser les mécanismes existants et de développer la politique contractuelle à l'occasion de leur mise en oeuvre.

. Les simplifications et l'harmonisation des mécanismes.

En premier lieu leur nombre est réduit de cinq à trois en supprimant le mécanisme des fonds salariaux qui a été peu utilisé par les entreprises.

Les plans d'épargne et d'actionnariat sont fusionnés et un nouveau système destiné à recueillir l'épargne salariale est institué. Sa mise en oeuvre devrait être aisée et il permettra aux salariés de se constituer un patrimoine investi en valeurs mobilières émises par la société employeur ou par d'autres sociétés françaises.

Par ailleurs, la mise en oeuvre des trois systèmes prévus par l'ordonnance (intéressement, participation aux résultats et actionnariat dans le cadre de plans d'épargne d'entreprise) est considérablement simplifiée. C'est ainsi que les contrôles et les autorisations administratifs sont supprimés et remplacés par des règles plafonds constituant des butoirs à ne pas dépasser. A l'intérieur de ces limites, les partenaires sociaux pourront décider librement et bénéficier ainsi des avantages fiscaux prévus par l'ordonnance. Il y a lieu de noter que ces règles-plafonds sont élevées et qu'elles ne devraient pas gêner les entreprises et leurs salariés.

Les simplifications apportées par l'ordonnance portent également sur l'harmonisation des diverses dispositions afin que le choix des partenaires sociaux ne s'effectue plus en fonction de considérations secondaires de facilité mais corresponde réellement aux objectifs recherchés

Ainsi, les diverses conditions à remplir par les salariés pour être bénéficiaires du régime institué dans l'entreprise sont unifiées et l'ordonnance fixe seulement les limites à respecter. La mise en oeuvre de l'intéressement, de la participation ou d'un plan d'épargne d'entreprise s'effectuera désormais selon des procédures identiques et la possibilité de recourir pour la conclusion des accords et contrats au référendum du personnel est étendue à toutes les sociétés.

Les sociétés ont désormais la possibilité de bénéficier des avantages et exonérations fiscales prévus par l'ordonnance quelles que soient leur taille ou leur structure financière.

. L'extension de la politique contractuelle.

L'intéressement des salariés dans l'entreprise peut désormais concerner tout ou partie du personnel ou seulement des unités de productions et des établissements.

En ce qui concerne la participation financière, les partenaires sociaux choisiront la durée de l'indisponibilité de la réserve spéciale à l'intérieur des limites fixées par les pouvoirs publics.

111.42 - La participation facultative des salariés à la gestion des sociétés anonymes.

L'ordonnance du 21 octobre 1986, modifiant sur ce point la loi du 24 juillet 1966, dispose que les statuts des sociétés anonymes peuvent inclure des dispositions prévoyant que des représentants élus du personnel siègent avec voie délibérative au sein du conseil d'administration ou du conseil de surveillance.

111.5 - Les mesures concernant les pensions et la sécurité sociale.

111.51 La mensualisation des pensions de vieillesse.

La mensualisation des pensions de vieillesse du régime général qui avait fait précédemment l'objet de différents projets non retenus a été mise en place par deux décrets du 28 janvier 1986. Les pensions qui étaient payées trimestriellement à terme échu seront versées progressivement depuis le 1er novembre 1986 à un rythme mensuel toujours à terme échu.

111.52 - L'assurance veuvage.

La loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social a relevé le montant de l'allocation de l'assurance de veuvage et étendu ses modalités d'attribution.

111.53 - L'assurance maladie.

Devant l'accroissement des charges du régime d'assurance-maladie le gouvernement a pris des mesures concrétisées par sept décrets et un arrêté du 31 décembre 1986 qui concernent principalement des modifications des conditions de prises en charge à 100 %.

. Lorsqu'un malade est atteint d'une affection ne figurant pas sur la liste des maladies longues et coûteuses mais qui comporte un traitement prolongé et une thérapeutique lourde (la "26ème maladie") il ne sera plus exonéré du ticket modérateur.

. Lorsqu'un malade était reconnu atteint d'une affection longue et coûteuse il bénéficiait de la prise en charge à 100 % de la totalité des soins médicaux.

Le ticket modérateur sera désormais réservé aux frais relatifs au traitement de l'affection dont le malade est reconnu atteint.

- . Le remboursement à 40 % des médicaments ne servant pas au traitement de maladies graves est, sauf décision de la caisse primaire, généralisé.
- . L'exonération du ticket modérateur pour les arrêts de travail supérieurs à 3 mois est supprimée.

Enfin la loi portant diverses mesures d'ordre social du 27 janvier 1987 comporte un article qui supprime la franchise postale dont bénéficiaient les assurés sociaux pour le courrier qu'ils adressent aux organismes de sécurité sociale.

1.1.2. Dispositions spécifiques au domaine des transports

1.1.2.1. Régime de retraite complémentaire du personnel des transports publics routiers et du personnel des transports urbains géré par la CARCEPT

Par arrêté en date du 4 août 1986 a été approuvée la convention collective du 5 novembre 1985 conclue en vue de modifier, conformément aux dispositions de l'article 4 du décret n° 54-953 du 14 septembre 1954 modifié par le décret n° 54-1061 du 30 octobre 1954, le régime complémentaire institué par ce dernier texte. Cette convention a pour objet d'instituer des pénalités de retard à l'encontre des entreprises adhérentes à la CARCEPT qui n'adressent pas à cette caisse, en temps voulu, les déclarations annuelles de salaire de leur personnel.

1.1.2.2. Pensions garanties par l'Etat aux rapatriés des entreprises du secteur public d'Afrique du Nord.

Le titre III de la loi du 4 décembre 1985 portant amélioration des retraites des rapatriés complète le système ancien des pensions garanties par l'Etat (obligation qui lui est faite par des dispositions législatives antérieures de garantir le paiement des droits acquis par ses nationaux dans les régimes spéciaux de retraites d'Afrique du Nord), en permettant :

1°) - aux titulaires de droits à pension garantie ou de pension garantie la possibilité de faire liquider ou reliquider leur pension sur la base de la réglementation des régimes de retraites régissant leurs homologues des entreprises métropolitaines correspondantes. Les agents du secteur des transports intégrés à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. sont tout particulièrement concernés par cette disposition. En 1986, pour l'application de cette loi :

- 1.308 demandes ont été examinées par la S.N.C.F., 1.161 ont été rejetées, 134 options ont été acceptées, et 80 sont actuellement en cours d'instruction au service des pensions du ministère des finances, après approbation du ministère des transports. Trois raisons expliquent le nombre important de dossiers rejetés : conditions pour bénéficier des dispositions de la loi non réunies, absence d'intérêt pour les requérants, bénéfice du minimum autorisé déjà acquis.

- 13 demandes ont été examinées par la R.A.T.P., 8 en cours d'instruction dans les services de l'entreprise, 2 dossiers après approbation du ministère des transports ont été transmis au service des pensions du ministère des finances ;

2°) - aux agents permanents des réseaux de chemins de fer d'AFN, titulaires d'une pension de retraite proportionnelle garantie par l'Etat, de bénéficier à l'instar de leurs homologues de la S.N.C.F. et dans les mêmes conditions, des règles de coordination entre les différents régimes obligatoires de sécurité sociale.

Les intéressés peuvent donc, à 60 ans ou plus tôt, faire porter le montant de leur pension proportionnelle au niveau des avantages dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été tributaires du régime général de la sécurité sociale ;

3°) - La réparation des préjudices subis par les agents de sociétés, organismes et offices publics d'AFN et de métropole, sanctionnés (radiation des cadres, exclusion, éloignement de service, démission forcée), en raison des événements d'Afrique du Nord ;

4°) - et enfin l'extension, pour les conséquences en matière de retraites, aux agents des mêmes sociétés ayant occupé un emploi complet en AFN, du bénéfice des dispositions de l'ordonnance du 5 juin 1945 relative aux préjudices subis du fait de la dernière guerre : dans le délai imparti par la loi du 4 décembre 1985 précitée, 4 dossiers ont été déposés à la S.N.C.F., aucun dossier ne l'a été à la R.A.T.P. Ces dossiers seront examinés par les commissions de reclassement compétentes.

1.1.2.3. Le renouvellement de la taxe parafiscale destinée au développement de la formation professionnelle dans les transports

L'arrêté du 31 décembre 1985 fixant les taux de la taxe parafiscale pour l'année 1986 ayant cessé de s'appliquer le 31 décembre 1986, il a été nécessaire de prendre un arrêté fixant les taux pour la période du 1er janvier 1987 au 31 décembre 1987.

Une augmentation de 7 % du taux de la taxe a été retenue.

Cet arrêté, en date du 29 décembre 1986, a été publié au journal officiel du 1er janvier 1987.

Il a été tenu compte, pour la fixation des taux, de deux éléments à savoir d'une part, la nécessité de ne pas alourdir excessivement les charges des entreprises, d'autre part les besoins de financement de la formation professionnelle dans les transports.

1.1.2.4. La réglementation sociale européenne des temps de conduite et de repos des conducteurs routiers.

A la suite de la modification de la réglementation sociale européenne, deux nouveaux règlements relatifs aux temps de conduite et de repos (n° 3820/85 et n° 3821/85) sont entrés en vigueur le 29 septembre 1986.

Le gouvernement français a accordé une grande importance à ce que la nouvelle réglementation soit appliquée dès cette date, étant donné le caractère impératif qui s'attache au respect des règlements, afin que les progrès attendus tant au plan social qu'à celui de la sécurité soient réels. Par ailleurs, il s'agit d'harmoniser les conditions de concurrence tant modales qu'intermodales.

Pour ce faire, plusieurs textes ont été adoptés afin de mettre en oeuvre les règlements cités ci-dessus : il s'agit du décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986 et de la circulaire n° 86-66 du 29 septembre 1986.

Le décret a été pris aux fins d'édicter les mesures réglementaires nécessaires à l'application desdits règlements. La circulaire commente les nouvelles dispositions de la réglementation et donne des instructions aux différents corps de contrôle chargés d'en faire assurer le respect.

En outre, une information visant les personnes soumises à ces règlements a été donnée de manière à créer les conditions d'un respect satisfaisant dès l'entrée en vigueur des nouvelles normes. Une brochure simple, pratique à consulter et à conserver, a été largement distribuée (600.000 exemplaires) depuis la fin du mois de septembre 1986.

1.1.2.5. - Les conditions de travail, le déroulement de carrière et la sécurité du personnel de la S.N.C.F., les comités de travail

a) Les conditions de travail

L'arrêté et la circulaire du 8 août 1979 portant réglementation de la durée du travail du personnel de la S.N.C.F. ont été modifiés, notamment en ce qui concerne les heures complémentaires et les mesures de contrôle, par l'arrêté et la circulaire du 14 août 1986.

En outre, une décision du 14 août 1986 a modifié la décision du 30 juillet 1981 portant définition des dérogations.

b) Le déroulement de carrière

Le chapitre VI du statut du personnel relatif au déroulement de carrière des agents a été entièrement remanié.

c) L'hygiène et la sécurité

Des mesures de protection en faveur des ouvriers exposés au benzène ont été prévues par décision ministérielle du 4 décembre 1986.

d) Les comités de travail

Une décision du 23 décembre 1985 a fixé la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement des comités de travail chargés de contrôler l'application de la réglementation du travail faisant l'objet de l'arrêté du 8 août 1979.

1.1.2.6. - R.A.T.P.

L'application à la R.A.T.P. des dispositions relatives à la démocratisation dans les entreprises publiques ont conduit à modifier le mode de désignation des délégués aux commissions de classement et au conseil de discipline. Désormais les sièges de ces institutions sont pourvus en fonction des résultats obtenus par les organisations syndicales au premier tour à l'élection des délégués du personnel. Ces dispositions ont reçu l'agrément ministériel le 6 novembre 1986.

1.1.3. - Référence des textes cités dans la partie 1.1.

- 111.1. - Loi n° 86.797 du 3 juillet 1986 (J.O. 4.7.86)
- Loi n° 86-1319 du 30 décembre 1986 (J.O. 31.12.86)
- 111.2. - Ordonnance n° 86.836 du 16 juillet 1986 (J.O. 17.7.86)
- 111.31. - Loi n° 86-948 du 11 août 1986 (J.O. 12.8.86)
- 111.32. - Loi n° 86-824 du 11 juillet 1986 (J.O. 12.7.86)
- 111.33. - Loi n° 87-39 du 27 janvier 1987 (J.O. 28.1.87)
- 111.41. - Ordonnance n° 86.1134 du 21 octobre 1986 (J.O. 23.10.86)
- 111.42. - Ordonnance n° 86-1135 du 21 octobre 1986 (J.O. 23.10.86)
- 111.51. - Décrets n° 86-130 et n° 86-131 du 28 janvier 1986 (J.O. 29.1.86)
- 111.52. - Loi n° 87-39 du 27 janvier 1987 - art. 1 à 4 (J.O. 28.1.87)
- 111.53. - Décrets n° 86-1373 à 86-1380 du 31 décembre 1986 (J.O. 1.1.87)

1.2. - Principales dispositions conventionnelles

1.2.1. - Transports routiers et activités auxiliaires du transport

1/ Un accord du 15 septembre 1986 applicable aux entreprises de moins de 300 salariés est intervenu pour insérer dans la convention principale des dispositions relatives à la formation des représentants du personnel au Comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (bénéficiaires, modalités et contenu de la demande, durée maximale de 3 jours, organismes assurant la formation, quota collectif de jours de congé, prises en charge par l'employeur).

2/ Un avenant à l'accord de branche sur la formation professionnelle a été conclu le 28 janvier 1986 ayant pour objet :

- de définir les orientations générales pour la mise en place et le développement des filières d'insertion professionnelle des jeunes par la voie de l'alternance,

- de préciser le rôle des partenaires sociaux dans les diverses instances concernées par ces filières (notamment commission paritaire de l'emploi et sections paritaires spécialisées des conseils nationaux de perfectionnement des associations de formation de la profession).

3/ Un accord du 25 février 1986 a harmonisé les dispositions du régime de la CARCEPT avec celles de l'ARRCO.

L'accord a précisé les modalités d'application des conditions particulières pour le calcul de la retraite du personnel roulant âgé de moins de 65 ans et ayant 15 ans d'ancienneté dans la profession, sans pour autant avoir 150 trimestres de cotisation.

4/ Un autre accord du 5 mars 1986 a eu pour objet de créer une nouvelle structure "CARCEPT-PREVOYANCE" chargée de gérer séparément de la caisse retraite (CARCEPT) les risques inhérents à la prévoyance prévus par le décret d'origine du 3 octobre 1955.

1.2.2. S.N.C.F.

1.2.2.1. - Hygiène et sécurité

Les activités essentielles menées dans le domaine de la sécurité du travail se sont traduites par la mise en application, le 1er juin 1986, d'un nouveau règlement, homologué par le ministère de tutelle, sur la prévention des risques ferroviaires.

Un effort particulièrement important de formation et de contrôle de la compréhension des nouvelles dispositions a été réalisé dans les derniers mois de 1985 et tout au long de 1986, après avis du comité national d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail. Le suivi de leur application a été et demeure bien entendu l'objectif prioritaire de l'action des responsables de la sécurité.

1.2.2.2. - Réglementation et conditions de travail

La décision ministérielle du 28 octobre 1985, relative au travail à temps partiel est entrée en vigueur le 1er janvier 1986. Le bilan social de 1986 en mentionnera les conséquences pour cette première année d'application.

Par ailleurs, dans le cadre des négociations qui se sont déroulées au moment du conflit social de la fin de l'année, la Direction a marqué son accord pour participer, au sein de la Commission mixte du statut, au réexamen des dispositions de l'arrêté du 8 août 1979 portant réglementation de la durée du travail à la S.N.C.F., avec le souci de rechercher les améliorations, compatibles avec la situation de l'entreprise, qui pouvaient être apportées aux conditions de vie de son personnel. Elle a d'autre part proposé un certain nombre d'améliorations immédiates en matière de pénibilité du travail, touchant aux repos, aux pauses-repas, aux coupures ainsi qu'à divers autres sujets. Ces négociations, engagées les 30 et 31 décembre, se sont prolongées, dans le cadre de cette même instance, le 8 janvier, les améliorations déjà acquises étant alors confirmées, les modalités d'examen de la réglementation du travail définies et l'engagement étant pris par l'entreprise de conclure cette étude avant la fin du premier trimestre de 1987. Le bilan de ces réflexions et l'énumération des premières mesures prises dans cette perspective feront l'objet d'un compte-rendu à l'occasion du prochain rapport.

1.2.2.3. Gestion des carrières

L'étude d'une réforme des filières regroupant celles qui existent actuellement par grands métiers s'est poursuivie au sein de la commission mixte du statut jusqu'en avril 1986. Elle avait pour objet de rechercher, au moyen d'une réduction du nombre de ces filières, une harmonisation plus satisfaisante des déroulements de carrière par la suppression des cloisonnements afin d'obtenir une meilleure mobilité professionnelle. La reprise de cette étude, qui devait avoir lieu dans le cadre du projet de nouvelle grille des rémunérations, se trouve différée jusqu'à ce que soient connues les conclusions de la mission de médiation confiée à M. LAVONDES à ce sujet au moment du conflit.

Un nouveau chapitre 6 du statut concernant le "déroulement de la carrière", qui a introduit la décentralisation de la notation aptitude afin de rapprocher le notateur de l'agent noté, est entrée en application pour l'exercice 1987 après examen par la commission mixte du statut d'avril à juin 1986 et approbation par le ministre délégué chargé des transports.

1.2.2.4. - Activités sociales restées à la charge de l'entreprise

Ainsi qu'il avait été indiqué à l'occasion du précédent rapport, le transfert d'une partie des activités sociales aux comités d'établissement est intervenu le 1er janvier 1986. Sont toutefois restées à la charge de l'entreprise, les activités généralement gérées au titre du fonds d'action sanitaire et sociale des caisses de sécurité sociale.

Ces activités concernent essentiellement :

- les interventions des assistantes sociales (309 postes sur l'ensemble du territoire),

- l'économie sociale et familiale, dont le transfert éventuel a fait l'objet d'une discussion, mais que la S.N.C.F. entend conserver, ainsi qu'elle l'a fait connaître aux organisations syndicales, comme complément de l'action des assistantes sociales,

- les établissements permanents pour l'accueil des personnes âgées en maisons de retraite ou en maisons de séjours temporaires, des personnes convalescentes et des enfants placés pour raisons sociales,

- les centres médico-psycho-pédagogiques et d'orientation professionnelle destinés aux enfants,

- des aides financières directement versées aux agents, aux pensionnés ou ayants droit pour divers motifs sociaux (prêts ordinaires, secours non remboursables, prêts aux jeunes ménages, aides familiales, aides ménagères, prêts d'honneur...).

Toutes ces activités sont gérées par une division de la Direction du personnel, sous le contrôle de la commission du fonds d'action sanitaire et sociale (COFASS), organisme paritaire créé le 24 septembre 1986.

Les crédits qui leur sont affectés correspondent à 1,275 % de la masse salariale imposable soit, en 1986, 324 millions de francs. Cette contribution est naturellement appelée à évoluer en fonction des effectifs de l'entreprise.

Il convient d'observer que les services sociaux ont conduit, en 1986, une politique particulièrement active axée sur les orientations essentielles suivantes :

- adaptation du patrimoine, en particulier en ce qui concerne les établissements permanents, aux possibilités budgétaires en même temps qu'aux besoins,

- diminution des charges administratives,

- maintien dans les limites budgétaires du nombre le plus élevé possible des prestations directement servies aux agents,

- décentralisation du fonctionnement des services : dans cet esprit, les attributions des assistantes régionales ont été sensiblement accrues et leurs relations avec les régions renforcées.

2EME PARTIE - SITUATION DE L'EMPLOI

Les statistiques disponibles ne permettent pas toujours une appréciation rigoureuse de la situation en matière d'emploi dans les divers modes de transport. D'une part, en effet, les données chiffrées récupérées ici ou là ne prennent pas en compte les mêmes éléments de base, d'autre part, les périodes couvertes ne sont pas toujours les mêmes et un certain nombre de publications sont faites avec retard.

On peut néanmoins se faire une idée assez précise de l'évolution de l'emploi dans les différents secteurs concernés notamment en rapprochant les statistiques du ministère chargé des transports de celles de l'UNEDIC

2.1. - Transports routiers de marchandises et de voyageurs

Le tableau 3 b reflète la situation de l'emploi dans les réseaux urbains et les voies ferrées d'intérêt local à partir de l'enquête annuelle de l'Union pour les transports publics (U.T.P.).

2.1.1.- Les tableaux 2 a), 2 b), 3 a), 4 a), 4 b) et 5 annexés au présent rapport reprennent, en les actualisant, les données chiffrées fournies à partir de l'année 1974. La dernière année statistiquement enregistrée lors des enquêtes annuelles d'entreprises effectuées par l'observatoire économique et statistique des transports du ministère des transports concerne l'année 1984.

A la lecture de ces tableaux, on peut s'interroger sur la signification de l'évolution du nombre d'entreprises globalement ou selon leur taille.

Il faut souligner que les entreprises sont répertoriées en fonction de leur activité principale : il n'est pas exclu qu'en dehors même des créations ou des disparitions d'entreprises ainsi que des évolutions individuelles en ce qui concerne les effectifs salariés, des mouvements soient intervenus entre les activités dominantes notamment dans le secteur des marchandises : transport public, location, auxiliaires de transport qui peuvent expliquer certaines évolutions.

Globalement dans le transport routier le nombre des entreprises a sensiblement augmenté entre 1983 (30.538) et 1984 (32.487) mais c'est essentiellement le fait du transport de marchandises (+ 1.910 soit + 6,9 %).

Le nombre de salariés qui avait diminué en 1983 essentiellement du fait du transport de marchandises a augmenté de 6.020 unités (273.318).

Le personnel roulant est passé de 182.875 à 186.175.

Selon la taille des entreprises on note les évolutions suivantes :

- Les entreprises sans salariés (12.340) ont une nouvelle fois augmenté tant en valeur absolue qu'en pourcentage dans le transport de marchandises (+ 11,5 %). Elles représentent 41,7 % du total.

Le nombre de petites entreprises entre 1 et 10 salariés qui avait diminué dans le transport de marchandises en 1983, a subi une forte augmentation.

Dans le transport de marchandises : (tableau 2 a)

Les entreprises de moins de 10 salariés (25.513) représentent 86,2 % de l'ensemble ; elles ne regroupent que 23,6 % des salariés, mais 28,6 % des roulants. Pour ces trois données on constate une augmentation entre 1983 et 1984. Dans le même temps les entreprises de 10 à 50 salariés ainsi que le nombre de leurs salariés ont diminué en % mais les effectifs restent stables (76.578 salariés).

- Le poids des entreprises de plus de 50 salariés reste important (72.329 salariés en 1984 - 70.481 en 1983) ce qui représente 37 % de l'ensemble.

Globalement le nombre de salariés a augmenté : 195.134 en 1984 contre 189.441 en 1983.

- Dans le domaine de la location de véhicules industriels (tableau 4 b) on note :

Une évolution positive du nombre d'entreprises (de 2.200 en 1983 à 2.685 en 1984) et du nombre de salariés (de 19.755 à 20.075). Le nombre de roulants a augmenté proportionnellement plus fortement (de 11.586 à 13.416). Mais à cet égard les statistiques de 1983 qui avaient marqué une nette diminution peuvent être sujettes à caution.

- L'évolution du secteur des activités auxiliaires de transport (tableau 5) où 15 % des entreprises (+ de 50 salariés) regroupent 80 % du personnel est marquée par :

. une légère augmentation du nombre d'entreprises (de 1.104 en 1983 à 1.129 en 1984) portant sur les entreprises de moins de 10 salariés

. Une diminution du nombre de salariés (de 58.116 à 57.281) et plus particulièrement des roulants (10.705 à 10.088).

Pour le transport de voyageurs on peut souligner :

- Une stabilité d'ensemble tant pour les entreprises que pour les salariés (2.907 entreprises - 78.184 salariés).

- Une évolution divergente dans le transport urbain en croissance (31.999 salariés en 1984 - 31.318 en 1983) et le transport non urbain en régression (46.185 salariés en 1984 - 46.539 en 1983).

- Une diminution des entreprises de moins de 10 salariés et de leurs salariés.

- Les entreprises de plus de 50 salariés regroupent dans le transport non urbain 49 % des effectifs mais 95,8 % dans le transport urbain où les effectifs sont en augmentation (30.674 contre 29.920 en 1983).

On peut compléter ces observations par deux remarques à partir de l'enquête de l'U.T.P. (tableau 3 b) sur les réseaux V.F.I.L. et urbains :

- L'importance relative du personnel à temps partiel dans les V.F.I.L.

- L'augmentation régulière du pourcentage d'emplois féminins.

2.1.2.- Les renseignements donnés ci-dessus ne permettent cependant pas d'appréhender une situation plus récente et de saisir la réalité de l'instant. Des indications tendanciennes peuvent cependant être produites à partir des données statistiques plus récentes fournies par l'UNEDIC au titre de l'année 1985 ou des enquêtes de conjoncture conduites par le Centre de productivité des transports en 1986. A signaler également l'effort de prévision de la Commission nationale paritaire professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport pour 1987.

2.1.2.1 - la consultation du tableau de référence de l'effectif salarié par activité économique en France au 31 décembre de chaque année fourni par l'UNEDIC permet certains rapprochements en ce qui concerne les établissements et les effectifs. (cf tableau n° 1).

Les données sont les suivantes dans le domaine des transports de marchandises.

Etablissements				Activités	Effectifs			Evolution	
1982	1983	1984	1985		au			en %	
					31.12.83	31.12.84	31.12.85	84/83	84/85
8.068	8.140	8.217	8.156	Transp. routiers de marchandises en Z.L.	99.367	100.125	101.857	+ 0,76	+ 1,72
7.466	7.480	7.567	7.565	Camionnage et transp. de marchandises en Z.C	63.920	64.110	64.826	+ 0,29	+ 1,12
1.289	1.257	1.250	1.229	Déménagement	13.767	12.841	12.945	- 6,72	+ 0,80
1.429	1.471	1.469	1.571	Location de véhicules industriels	21.036	20.761	21.320	- 1,59	+ 2,69
2.448	2.393	2.429	2.454	Collecte de frets terrestre et fluvial	59.000	58.385	58.662	- 1,04	+ 0,47

- Pour les transports de marchandises en cinq ans les effectifs sont passés de 155.845 à 166.683 soit une augmentation de 6,95 %. L'augmentation des effectifs est supérieure en zone longue. Durant la même période, le nombre d'établissements a augmenté de 0,44 %. Mais entre 1984 et 1985 un recul est à noter pour les entreprises de zone longue alors même que les effectifs ont augmenté de 1,72 %. Ceci peut traduire un certain renforcement des entreprises travaillant essentiellement en zone longue.

- Le nombre d'entreprises de déménagement et les personnels salariés en dépendant en décroissance depuis 1981. 14.484 salariés en 1981 - 13.084 en 1984, soit - 9,7 % en 4 ans - marque un palier en 1985 (+ 0,8 %).

- Le nombre d'entreprises de location a sensiblement augmenté et l'effectif salarié du secteur qui avaient diminué en 1984 a connu en % le plus fort accroissement des activités transports de marchandises..

- D'après les mêmes sources on peut relever que l'effectif salarié pour l'ensemble des secteurs économiques est passé de 13.321.241 en 1983 à 12.778.332 en 1984 et à 12.686.726 à la fin de 1985 soit une diminution de 4,76 % sur deux ans avec un ralentissement notable de la détérioration en 1985 (-0,71). On peut donc souligner une nouvelle fois que le transport routier de marchandises reste créateur d'emplois même en période difficile puisque les effectifs ont augmenté de 2.448 personnes entre 1984 et 1985 soit un solde positif de 1,49 %.

En transports de voyageurs, d'après les statistiques de l'UNEDIC, le nombre de salariés est passé en urbain de 31.879 en 1984 à 32.361 en 1985 et en non urbain de 44.310 à 43.874. C'est la poursuite d'une tendance contrastée remarquée depuis plusieurs années.

2.1.2.2. - Les enquêtes trimestrielles de conjoncture du Centre de productivité des transports font ressortir les évolutions suivantes pour le transport routier de marchandises

Au fil des trimestres, c'est surtout en matière de recrutement de conducteurs routiers que l'on constate une tendance à la hausse, le nombre des entreprises qui recrutent représentant de 9 à 14 % des réponses à l'enquête.

On note que la moitié des recrutements a pour objet d'accroître les effectifs. Les prévisions de recrutement des entreprises sont optimistes pour le premier trimestre 1987 puisque 13 % des entreprises recrutant des conducteurs routiers se sont déclaré disposées à accroître leurs effectifs. 25 % des entreprises semblent avoir des difficultés pour recruter les conducteurs routiers répondant à leur critère de sélection.

Dans les autres catégories de personnels notamment pour les cadres, on constate une grande stabilité au cours des deuxième et troisième trimestres.

Une entreprise sur trois a fait appel à du personnel intérimaire ou sous contrat à durée déterminée.

2.1.2.3.- Prévisions de la Commission nationale paritaire professionnelle.

En 1985 les partenaires sociaux ont défini dans un accord national les objectifs généraux de formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport. La Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi a été chargée d'établir et de tenir à jour les définitions de familles professionnelles regroupant la quasi totalité des emplois sur la base de notions simples et objectives (postes de travail) et de prévoir chaque année le sens des évolutions du nombre des emplois et de la demande de la formation continue.

Le tableau ci-après dresse une estimation des effectifs fin 1986 pour chaque groupe d'emplois ainsi que les prévisions des évolutions en 1987 par rapport à 1986 à partir de l'effectif global recensé par l'UNEDIC et par la Caisse nationale d'assurance maladie.

Répartition par famille	Familles professionnelles	Nombre de salariés recensés à la fin 1986 (chiffres indicatifs)	Évolution 1987/1986	
			Nombre de postes de travail offerts (temps plein et temps partiel) (a)	Nombre de salariés en stage au titre des plans formation (b)
2,5 1 2,5	(Cadres): • Direction • Production • Gestion	8 125 3 250 8 125	= = +	= = +
6 %	(Ouvriers, employés, techniciens et agents de maîtrise):			
2 %	• Vente	6 500	+	+
5 10 3	• Techniques d'exploitation — Transports internationaux, — Transports nationaux, — Déménagements	16 250 32 500 9 750	= — —	+ — =
18 %	• Magasinage et manutention	22 750	—	=
7 %	• Conduite des véhicules			
11 %	— Transports de personnes — Transports de marchandises	35 750	+	—
12 21 8	- 1 ^{er} groupe (c) - 2 ^e groupe (d) - 3 ^e groupe (e)	39 000 68 250 26 000	+ = =	— + =
41 %	• Maintenance des véhicules	13 000	=	=
4 %	• Interprofessionnel	35 750	—	+
11 %				
100 %	Toutes catégories professionnelles confondues	325 000 (f)	Tendance générale =	Tendance générale +

(a) Y compris les postes dont les titulaires sont sous contrats jeunes-entreprises: adaptation et qualification;

(b) Quelles que soient la nature du contrat et la durée de l'horaire de travail;

(c) Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante;

(d) Emplois caractérisés par un ensemble de tâches liées à la fois aux marchandises transportées, aux véhicules utilisés et à l'environnement des transports effectués;

(e) Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches: autonomie, technicité, etc.;

(f) Dont 89 % correspondent à des fonctions spécifiques du transport.

Le nombre de postes de travail offerts devraient augmenter: - pour les cadres dans le domaine de la gestion - pour les employés dans le domaine commercial, pour les conducteurs dans le domaine des transports de personnes - pour les conducteurs dont la tâche de conduite reste prédominante dans les transports de marchandises. Par contre, des baisses d'emplois sont prévues pour les techniques d'exploitation, le magasinage et la manutention.

2.2. S.N.C.F. (tableau n° 6)

L'effectif à disposition moyen du personnel de l'entreprise s'est élevé à 233.404 agents en 1986 contre 242.091 l'année précédente. La diminution amorcée en 1984 (- 5.600) s'est poursuivie en 1985 (- 7.000) et en 1986 (- 8.687).

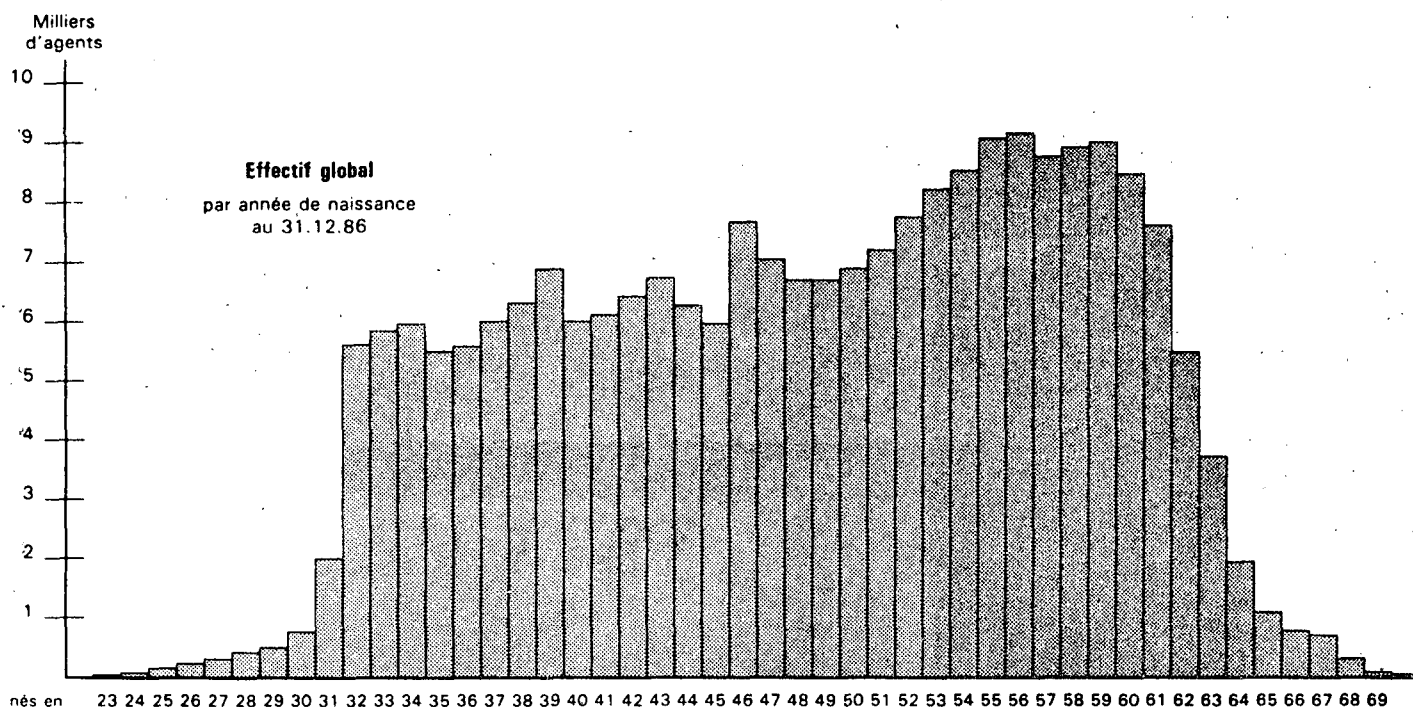
Comparativement à 1985, les cessations de fonctions ont été plus importantes : 10.846 dont 7.208 départs en retraite, contre respectivement 8.746 et 6.814. A partir du mois de mai, des possibilités de départ volontaire de l'entreprise ont en effet été offertes aux agents appartenant à des filières et à des résidences excédentaires ; 1.493 agents du cadre permanent ont ainsi bénéficié de ces mesures.

855 admissions au cadre permanent, dont 270 embauchages directs, sont par ailleurs intervenues.

Le personnel féminin 21.127 contre 21.935 en légère diminution est resté proportionnellement stable (9,24 %).

Au titre des travaux d'utilités collectives, la S.N.C.F. a effectué 3.237 recrutements de mai à décembre 1985 dont 1.902 de trois mois, de 1.241 de quatre à neuf mois et 94 de douze mois. En 1986, 1.779 personnes ont été recrutées dont 1.580 pour trois mois, 17 pour une durée de quatre à neuf mois et 182 pour douze mois.

Il a paru intéressant d'insérer dans la présente rubrique la pyramide des âges des agents de la S.N.C.F.



2.3. R.A.T.P. (tableau n° 7)

Les effectifs de la R.A.T.P. s'élevaient au 31 décembre 1986 à 40.088 contre 40.268 au 31 décembre 1985. Pour la deuxième année consécutive les effectifs ont diminué dans l'entreprise. Ce léger repli a touché le personnel sédentaire et notamment le personnel d'exécution mais non les roulants puisqu'on note une augmentation tant du nombre d'agents de conduite des autobus (+ 56) que des conducteurs du métro (+ 47).

Les admissions aux cadres restent stables, tout comme les sorties ; le solde positif est de 550.

La main d'oeuvre féminine a augmenté (+ 29). Elle représente 15,8 % de l'effectif.

Au 31 décembre 1986 l'ensemble des personnes recrutées au titre des travaux d'utilité collective (TUC) s'élevait à 500, le plus grand nombre étant affecté au réseau ferré (340) et au réseau routier (98).

2.4. Navigation fluviale (tableau n° 8)

Les effectifs globaux employés dans la navigation intérieure continuent à diminuer, même si du fait de la prise en compte du personnel saisonnier occupé par les compagnies de tourisme les effectifs salariés sont apparemment en augmentation. Les statistiques de l'UNEDIC font apparaître entre décembre 1984 (2.047) et décembre 1985 (1.761) une perte de 14 % de salariés.

La Commission nationale paritaire de l'emploi qui s'est réunie de nombreuses fois en 1986 pour étudier la situation de l'emploi et ses conséquences a enregistré au niveau des statistiques qu'elles tient sur les dix armements les plus importants une chute de leurs effectifs salariés de l'ordre de 30 % depuis le printemps 1985.

Le nombre d'artisans bateliers qui était resté relativement plus stable entre 1980 et 1985 (- 9 %) a chuté de près de 9 % au cours de la dernière année.

2.5. Défaillances d'entreprises (tableau n° 9)

Le tableau n° 9 permet une comparaison globale des défaillances d'entreprise mois par mois pour l'année 1986 du secteur des transports et des autres secteurs d'activité. Il est précisé que dans le transport 90 % environ des défaillances concernent les transports routiers et 10 % les activités auxiliaires de transports.

La situation s'est nettement améliorée en 1986 dans les transports (diminution des défaillances de 10,5 % contre une augmentation de 5,2 % pour l'ensemble des activités).

En valeur absolue le nombre de défaillances retrouve le niveau de 1984 (830).

2.6. Licenciements pour cause économique (tableaux 10 a - 10 b)

Les tableaux font apparaître l'évolution du nombre de licenciements dans les transports routiers de voyageurs et de marchandises et pour les activités auxiliaires du transport. La situation semble s'être améliorée en 1986 tant en ce qui concerne les effectifs des établissements touchés par les licenciements, que le nombre de licenciements ou le pourcentage des licenciés par rapport aux effectifs totaux de la branche. Mais il faut tenir compte que la loi du 31 juillet 1986 a supprimé l'autorisation administrative pour les licenciements économiques de moins de 10 salariés.

	1981	1983	1984	1985	1986
Effectifs des établissements concernés	59.827	51.526	55.464	66.048	44.777
Nombre total de licenciements	7.336	6.473	7.288	7.188	4.837
<u>Licenciements</u> effectifs de la branche	2,44	2,13	2,32	2,29	1,53
<u>Licenciements</u> effectifs des établissements concernés	12,26	12,56	13,14	10,88	10,80

2.7. - Chômage (tableaux n°s 11)

2.7.1. - Il est rappelé que cette rubrique n'intéresse ni la S.N.C.F. ni la R.A.T.P.

2.7.1.1. Les règles d'indemnisation du chômage reposent sur les dispositions prévues par la Convention du 19 novembre 1985 relative à l'assurance-chômage et le décret du 29 mars 1984 relatif au régime de solidarité.

Les allocations recouvrent les catégories suivantes : (cf. tableaux 11)

L'Allocations de Base (AB) : cette allocation concerne les chômeurs qui ont une référence de travail et ont perdu involontairement un emploi salarié.

Si la référence de travail est de 3 à moins de 6 mois, l'**allocation de base exceptionnelle (ABE)** est servie : elle a une durée de 3 mois, et le montant de l'allocation est de 30 % du salaire journalier de référence auquel est ajoutée une partie fixe (33 F,49 au 1/1/87).

Si la référence de travail est supérieure à 6 mois, l'**allocation de base 1986** est servie : sa durée est variable selon la durée d'affiliation au Régime (de 8 mois pour moins de 12 mois d'affiliation à 27 mois d'indemnisation pour les personnes âgées de 55 ans et plus justifiant au cours des 3 dernières années d'au moins 730 jours d'affiliation). Le montant de cette allocation est égal à 40 % du salaire journalier de référence auquel s'ajoute une partie fixe (44 F,46 au 1/1/87). Des prolongations de durées variables avec dégressivité de taux peuvent être accordées.

L'Allocation de Fin de Droits (AFD) : lorsque les droits en allocation de base sont épuisés, les allocataires bénéficient, à défaut de prolongation en allocation de base, de l'allocation de fin de droits 1986. Sa durée est variable, néant pour moins de 6 mois d'affiliation à 18 mois pour les personnes ayant 55 ans et plus à la rupture de contrat de travail et présentant au moins 730 jours d'activité dans les 3 dernières années. Des prolongations de durées variables peuvent être accordées.

Aucune de ces 3 allocations ne peut conduire pour une même ouverture de droits, c'est-à-dire pour un même emploi perdu, à une durée d'indemnisation total supérieure à :

- 91 jours pour une durée de 3 à 6 mois d'affiliation au Régime au cours des 12 mois.
- 465 pour un chômeur de moins de 50 ans et 639 jours pour celui âgé de plus de 50 ans, pour une durée minimum de 6 mois d'affiliation au Régime au cours des 12 derniers mois.
- 912 jours pour un chômeur de moins de 50 ans et 1.369 jours pour celui âgé de plus de 50 ans pour une durée d'un an minimum d'affiliation au Régime au cours des 24 derniers mois.
- 1.369 jours pour un chômeur âgé de 50 ans et de moins de 55 ans et 1.825 jours pour celui âgé de plus de 55 ans pour une durée minimum de 2 ans d'affiliation au Régime dans les 36 derniers mois.

Ces durées d'indemnisation ont été synthétisées dans le tableau 11 a).

2.7.1.2.- Les tableaux 11 b à 11 d concernent l'année 1985. Ont été répertoriés :

- le nombre de chômeurs indemnisés par sexe pris en compte pour la période considérée ou ayant cessé d'être indemnisés pour la même période (Tableau 11 b) ;
- le nombre de chômeurs indemnisés par tranche d'âge (Tableau 11 c) ;
- le nombre de chômeurs indemnisés par taille d'entreprise (Tableau d).

On peut faire sur ces tableaux quelques observations :

- Tableau 11 b

Ce tableau qui fait apparaître pour l'ensemble du secteur des transports terrestres les entrées en chômage et les sorties du chômage indemnisées par catégories d'allocataires fait apparaître une légère augmentation du nombre de chômeurs indemnisés entre 1984 et 1985 (32.733 contre 32.327), l'augmentation étant due essentiellement aux transports routiers. En ce qui concerne les sorties il y a une augmentation de 1984 à 1985. Dans ce cas également la différence est due essentiellement aux transports routiers, ce qui peut signifier des reprises d'emplois ou des sorties après épuisement des droits.

Si l'on compare le nombre de chômeurs aux effectifs en activité, on constate en 1985, comme les années précédentes, l'importance exceptionnelle du chômage dans la navigation intérieure. Pour les transports routiers et les auxiliaires de transport les pourcentages restent inférieurs à ce qu'ils sont pour l'ensemble des activités (autour de 7,5 % contre 9,65 %).

Par rapport à 1984 et par rapport aux effectifs on note une augmentation du pourcentage de chômeurs dans le transport routier (+ 0,21 %) et dans la navigation intérieure (+ 5,76 %). Par contre la diminution est de 0,33 % pour les auxiliaires de transport.

- Tableau 11 c

Par tranche d'âge de 5 ans, comme les années précédentes, le plus fort pourcentage de chômeurs indemnisés se situe pour toutes les activités entre 20 et 25 ans.

Dans le transport routier des améliorations apparaissent dans la tranche des moins de 20 ans qui sont passés en 3 ans de 6,3 % à 4,2 %. La tranche de 20 à 25 ans a elle aussi diminué, passant de 23,5 à 23,3 %. Par contre le nombre des chômeurs dans la tranche de 35 à 40 ans a augmenté de 12 à 13,1 %. Chez les auxiliaires de transport les tranches situées de 20 à 30 ans regroupent plus de la moitié des indemnisés (50,2 %), ce qui représente un taux nettement supérieur à la moyenne de l'ensemble de l'activité (44,6 %).

- Tableau 11 d

Ce tableau fait apparaître le nombre de chômeurs indemnisés ainsi que leur répartition en pourcentage selon la taille des entreprises. Avec prudence, on peut rapprocher ces données de la répartition des salariés par taille d'entreprise tirée de la statistique résultant de l'enquête annuelle d'entreprises effectuée par le ministère des transports. Bien qu'il se soit stabilisé en 1985, le nombre de chômeurs indemnisés dans les entreprises de transports routiers de moins de 5 salariés reste important tant en valeur absolue qu'en pourcentage. Il représente en effet 24 % des chômeurs alors que les effectifs salariés de ces entreprises ne regroupent que 12 % de l'effectif.

Les entreprises de 20 à 49 salariés sont également très touchées. 21 % des chômeurs pour 25 % des effectifs en activité. C'est dans les entreprises de plus de 200 salariés que l'écart est le plus important (6,6 % des chômeurs pour 17 % des salariés en activité).

Chez les auxiliaires de transport ce sont les entreprises de 20 à 49 salariés qui comptent le plus de chômeurs tant en valeur absolue qu'en pourcentage.

- Tableau 11 e

Ce tableau traite des premiers paiements effectués au cours des années 1985 et 1986 pour les deux allocations principales. Le nombre des premiers paiements concernant l'allocation de base est en légère augmentation pour le transport par route. Par contre l'augmentation est très importante pour les auxiliaires de transport.

En ce qui concerne l'allocation de base exceptionnelle qui n'est servie qu'aux demandeurs d'emplois ayant une référence de travail de 3 à 6 mois, elle a également légèrement augmenté pour le transport par route, mais par contre a diminué pour les auxiliaires de transports. A noter une diminution importante pour les deux allocations dans le secteur de la navigation intérieure.

2.7.2. - Les documents qui viennent d'être analysés doivent être rapprochés de ceux qui permettent de connaître le nombre des demandeurs d'emplois qui est évidemment plus élevé que le nombre de chômeurs secourus.

Les statistiques disponibles du Ministère des affaires sociales permettent de connaître l'évolution du nombre des demandeurs d'emplois à partir de la dernière activité exercée.

Le tableau ci-après permet de comparer pour les trois dernières années l'évolution dans le secteur des transports par rapport à l'ensemble des activités.

Les statistiques sont données globalement pour l'ensemble du secteur "transport" ; elles comprennent donc les activités maritimes et aériennes.

	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts)		
	Transport - 1 -	Toutes activités - 2 -	% colonne 1/2
1er trimestre 1984	41.602	1.692.369	2,46
2ème trimestre 1984	37.976	1.585.932	2,39
3ème trimestre 1984	40.523	1.708.995	2,37
4ème trimestre 1984	46.004	1.840.094	2,50
<u>Moyenne 1984</u>	41.526	1.706.847	2,43
1er trimestre 1985	45.670	1.796.596	2,54
2ème trimestre 1985	40.917	1.637.146	2,50
3ème trimestre 1985	42.645	1.744.256	2,44
4ème trimestre 1985	45.958	1.802.324	2,55
<u>Moyenne 1985</u>	43.797	1.745.080	2,51
1er trimestre 1986	45.852	1.784.072	2,57
2ème trimestre 1986	41.118	1.669.696	2,46
3ème trimestre 1986	44.372	1.817.121	2,44
4ème trimestre 1986	51.769	2.022.608	2,56
<u>Moyenne 1986</u>	45.777	1.823.374	2,51

On constate que la moyenne mensuelle des demandeurs d'emploi issus des transports après avoir baissé de 1982 à 1983 (42.147 contre 39.924) a augmenté en 1985 par rapport à 1984 (43.797 contre 41.526) et s'est encore élevée en 1986 (45.777).

C'est la moyenne la plus forte depuis 1978 date de la première publication de ces données. Toutes années confondues, le plus mauvais résultat est celui du 4ème trimestre 1986 qui est aussi marqué par le plus mauvais pourcentage par rapport aux demandes d'emploi de l'ensemble des activités.

La détérioration vient probablement du secteur fluvial et du secteur maritime.

En effet les comparaisons que l'on peut faire pour les seuls transports terrestres (transports ferroviaires (hors S.N.C.F.), transports routiers, urbains et par conduite, navigation intérieure, collecte de fret terrestre et fluvial) à partir des statistiques de l'UNEDIC dénotent une bonne résistance de ces transports à la crise de l'emploi ainsi qu'on le remarque dans le tableau ci-après :

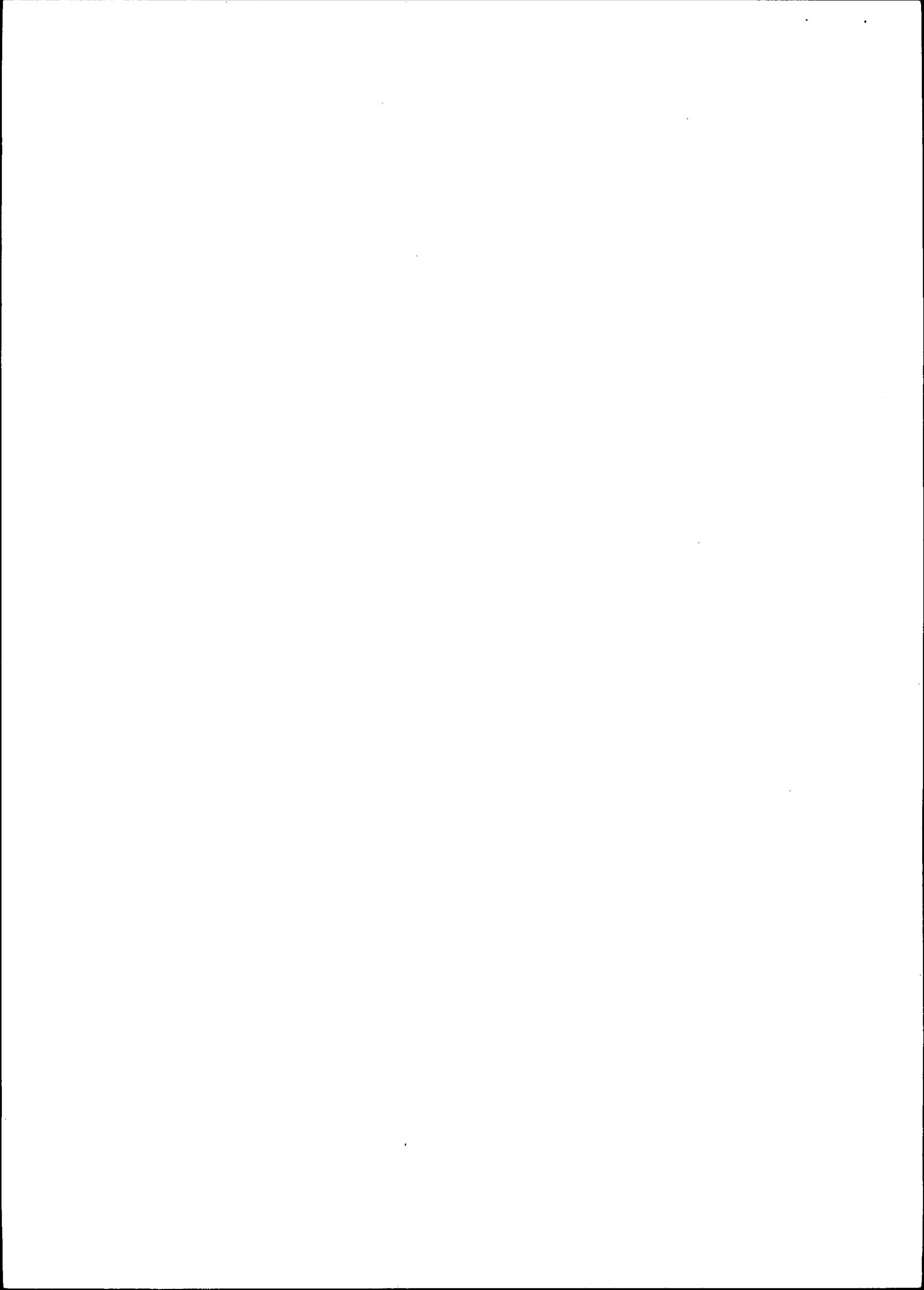
Années	Transports terrestres	Evolution %	Toutes activités	Evolution en %
1983	346.394		13.000.315	
1984	346.379		12.778.332	
1985	349.730	+ 0,96	12.686.726	- 0,71

Rapporté à l'ensemble, le secteur des transports, représentant 3,68 % des effectifs en 1981, 3,78 % en 1982, 3,82 % en 1983, 3,88 % en 1984 représente 3,91 % des effectifs en 1985. Ainsi le poids relatif des transports dans la population active augmente chaque année. Ce pourcentage rapproché des 2,51 % mentionnés à la dernière ligne du tableau ci-dessus conforte les observations qui précèdent quant à la bonne résistance des transports à la crise de l'emploi, malgré les statistiques moins favorables en fin de période.

2.7.3 - Aux données précédentes qui intéressent les demandeurs d'emploi et les indemnités allouées aux travailleurs privés d'emploi, on peut ajouter celles du ministère des affaires sociales qui concernent le chômage partiel pour l'ensemble des entreprises de transport répertoriées.

Les chiffres publiés représentent le nombre de journées indemnissables à partir des autorisations de demandes d'indemnisation au titre du chômage partiel. Ces journées étaient de 66.957 en 1982. Elles sont passées à 72.964 en 1983 à 88.720 en 1984 et à 78.911 en 1985.

Pour les onze premiers mois de 1986 il y a eu 31./647 journées indemnissables, ce qui dénote une très importante diminution.



3EME PARTIE - LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Dans ce chapitre, il est traité successivement des principales actions de formation professionnelle conduites respectivement à la S.N.C.F., à la R.A.T.P., dans les transports routiers et dans la navigation fluviale.

3.1. S.N.C.F.

Le coût de la formation, y compris l'apprentissage, s'est élevé, en 1986, à 6,46 % — de la masse salariale de l'Entreprise.

Cet effort, équivalent à celui des années précédentes, a essentiellement concerné le domaine de la formation continue à la faveur d'un développement des actions de perfectionnement et d'entretien des connaissances, notamment dans la fonction commerciale, ainsi que l'adaptation au progrès technique.

En outre, afin de répondre tant aux évolutions socio-culturelles du personnel qu'aux objectifs de croissance de l'Entreprise, une formation au management participatif a été mise en oeuvre à l'intention des agents d'encadrement. (2.500 cadres et 20.000 agents de maîtrise doivent être formés à l'horizon 1988.)

Des techniques nouvelles de travail en groupe permettront par ailleurs de mieux prendre en considération le besoin d'expression et de participation du personnel.

Enfin, au sein de chacune des Régions a été mise en place une cellule "animation conseil", très ouverte aux techniques de communication et aux relations humaines, chargée de réaliser et de favoriser, en appuyant les initiatives des dirigeants régionaux et locaux, des actions de formation et d'animation du personnel. Ainsi se trouve privilégiée, en complément de l'aspect technique du métier, la prise en compte des composantes individuelles qui conditionnent les relations de travail.

1. Formation des jeunes

- Les apprentis (concours annuels)

- . liés à la S.N.C.F. par un contrat d'apprentissage ;
- . formation de 500 (1) apprentis par an (19 jeunes filles à la rentrée scolaire de 1985 - 16 à celle de 1986) dans 2 centres (Matériel et Equipement) comprenant 1 annexe ;
- . la formation, dispensée en 2 ans, prépare essentiellement à des emplois d'ouvriers qualifiés et débouche sur un C.A.P. permettant d'entrer à la S.N.C.F. au niveau 2 (exécution).

- Les élèves

- . recrutés directement au cadre permanent (premier niveau de l'exécution), pour le Transport et le SERNAM ; ils reçoivent une formation en 2 ans tout en étant en poste dans les gares ;
- . nombre d'élèves : 1982 : 260 dont 111 jeunes filles,
1983 : 226 dont 96 jeunes filles,
1984 : 194 dont 98 jeunes filles,
1985 : 96 dont 52 jeunes filles,
1986 : néant.

(1) 210 recrutés en 1986.

- Les techniciens "exploitation"

- . recrutés par concours (niveau du baccalauréat), au 3e niveau de l'exécution, pour le transport, le commercial et le SERNAM ; ils reçoivent une formation en 3 ans en étant en poste dans les gares ;
- . nombre d'élèves : 1982 : 204 dont 17 jeunes filles,
1983 : 162 dont 22 jeunes filles,
1984 : 194 dont 98 jeunes filles,
1985 : 52 dont 1 jeune fille,
1986 : 8 tous de sexe masculin.

- Les attachés

- . recrutés sur titres, à des niveaux hiérarchiques différents selon leur formation scolaire ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée qui doit leur permettre d'acquérir les connaissances techniques nécessaires et de se préparer à assumer des responsabilités ;
- . la S.N.C.F. a recruté 141 attachés en 1984, 374 en 1985 et 170 en 1986.

2. Formation continue

- Nombre de stagiaires, d'heures de stage et de congés de formation par catégorie d'emploi :

Catégories	Nombre d'heures de stages			
	1983	1984	1985	1986
Cadres	230 074	224 469	222 071	210 220
Agents de maîtrise	1 472 562	1 672 787	1 465 721	1 365 969
Agents d'exécution	7 673 148	7 243 558	6 079 505	5 595 133
TOTAL	9 375 784	9 140 814	7 767 297	7 171 322

Catégories	Nombre de congés de formation accordés			
	1983	1984	1985	1986
Cadres	2	17	27	44
Agents de maîtrise	31	190	203	269
Agents d'exécution	183	484	855	1 100
TOTAL	216	691	1 085	1 413

- Importance de la formation continue en fonction de l'effectif :

	1983	1984	1985	1986
Effectif S.N.C.F.	251 507	246 253	242 901	233 404
Nombre d'heures de stagiaires	9 375 784	9 140 814	9 144 097	8 028 289
Equivalence en agents/année	5 675	5 533	5 535	4 860
Rapport en % : <u>Effectif Formation</u> Effectif total	2,26 %	2,25 %	2,28 %	2,08 %

- Nombre de stagiaires par type de stage :

Type de stage	1983	1984	1985	1986
Prévention	3 182	3 467	4 633	7 238
Adaptation	48 520	51 347	33 253	32 606
Promotion	18 725	15 907	11 957	8 213
Perfectionnement des connaissances	112 630	114 998	114 738	112 277
TOTAL	183 057	185 719	164 581	160 334

- Coût de la formation professionnelle continue :

	Montant des dépenses effectivement consenties			
	1983	1984	1985	1986
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés par l'entreprise)	316 556 749	320 391 097	325 599 279	346 337 324
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	905 780 888	876 052 287	746 582 849	836 473 604
<u>Autres dépenses</u>	90 746 667	112 690 047	116 031 436	108 652 465
TOTAL	1 313 084 304	1 309 133 431	1 188 213 564	1 291 463 393

- Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle continue

1983	1984	1985	1986
5,4 %	5,16 %	4,5 %	4,9 %

3.2. R.A.T.P.

3.2.1. Formation des jeunes

L'Ecole technique de la RATP a recruté en 1986 par concours 76 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans deux sections :

- la section mécanicien d'entretien (56 élèves),
- la section électrotechnicien (20 élèves),

1°) La première section conduit, en 3 ans, au CAP de mécanicien d'entretien.

2°) La deuxième section conduit, en 2 ans, au BEP d'électrotechnicien, la troisième année de scolarité étant consacrée à une formation complémentaire adaptée aux besoins de l'entreprise.

La réussite aux CAP varie de 95 à 100 % (100 % en 1986).

55 % des élèves de l'Ecole technique sont enfants d'agents de la Régie.

Sur les 2 615 anciens élèves de l'Ecole :

- 64 % sont actuellement dans les catégories "agents d'exécution" et "techniciens",
- 22 % sont actuellement dans la catégorie "agents de maîtrise",
- 14 % sont actuellement dans la catégorie "cadres".

3.2.2. Formation professionnelle continue

1°) Nombre d'heures de formation (plan + congés de formation) selon les catégories d'emplois :

Catégories d'emplois	Nombre d'heures de stage	
	1985	1986
Cadres	83 938	85 545
Agents de maîtrise	318 754	303 017
Agents d'exécution	1 444 141	1 337 013
TOTAL	1 846 833	1 725 575

2°) Nombre de congés de formation par catégorie hiérarchique

Catégories d'emplois	Nombre de congés-formation accordés	
	1985	1986
Cadres	9	10
Agents de maîtrise	526	564
Agents d'exécution	2 714	2 639
TOTAL	3 249	3 213

3°) Importance de la formation en fonction de l'effectif

	1985	1986
Effectif RATP	40 268	40 088
Nombre d'heures de stagiaires	1 846 833	1 725 575

4°) Nombre de stagiaires selon les types de stages

Types de stages	1985	1986
Prévention	338	242
Adaptation	9 679	10 017
Promotion	3 250	3 146
Perfectionnement des connaissances	27 297	28 699

5°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties	
	1985	1986
. Dépenses de fonctionnement des stages organisés dans l'entreprise, d'amortissement du matériel, de transport et d'hébergement	100 200 700	95.307 639
. Frais de stages extérieurs à l'entreprise	20 903 723	18 788 688
. Rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise	173 496 569	166 718 271
. Obligations légales	15 388 741	15 398 515
TOTAL	309 989 733	296 213 113

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle	
1985	1986
6,24 %	5,78 %

3.3. Transports urbains (hors R.A.T.P.) - (tableau n° 13)

Comme elle le fait en matière d'effectifs, l'Union des transports publics procède chaque année à une enquête auprès de ses adhérents pour recenser les actions de formation professionnelle réalisée qui intéresse 11 réseaux V.F.I.L. et 70 réseaux urbains regroupant plus de 28.000 salariés sur les 35.000 qu'emploie l'ensemble des réseaux affiliés à l'U.T.P.

Le tableau n° 13 rend compte, pour chaque catégorie de réseau, de la répartition des stagiaires et du nombre d'heures de stage suivant l'emploi initial occupé par les stagiaires.

3.4.- Transports routiers (tableaux n°s 12 et 14)

3.4.1. - Au niveau de la formation initiale, existent, à tous les niveaux, des diplômes particuliers de transport.

a) Enseignement supérieur. Cet enseignement intéresse l'ensemble des modes de transports :

- huit universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport (Maîtrise, DEA, DESS, Doctorat) 353 étudiants en 1983-1984, 236 étudiants en 1985-1986,

- cinq départements "transport logistique" d'IUT forment des techniciens supérieurs titulaires de DUT,

- d'autres écoles dispensent un enseignement supérieur des transports : école supérieure des transports (EST) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (ENOES), HEC, ESSEC, école des praticiens du commerce international (EPSCI), CNAM.

b) sept établissements scolaires préparent au brevet de technicien "transport" (BTT) et 38 établissements préparent au brevet d'études professionnelles d'agent du transport (BEP), 44 établissements dont 2 centres de formation d'apprentis préparent au CAP de conducteurs routiers.

c) à noter également l'existence d'un CAP de déménageur professionnel, d'un CAP de mécanicien réparateur de véhicules industriels et d'un CAP d'agent de magasinage et de messagerie.

d) enfin trois écoles sont gérées par l'AFT. Il s'agit de :

- l'école de techniciens des transports, commissionnaires de transports, douanes et transitaires (ETT),

- l'école de direction des transports routiers (collaborateurs de direction) (EDTR),

- l'école pratique du tourisme qui prépare à l'emploi d'agents de comptoir polyvalents pour les agences de voyages (EPT).

e) Brevet professionnel d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires (BP). En 1984, il y a eu 293 présentés et 191 reçus (taux de réussite 65 %), en 1985, 296 présentés et 197 reçus (taux de réussite 67 %). En 1986 il y a eu 197 reçus. La régionalisation des épreuves du B P n'a pas permis de déterminer avec exactitude le nombre de candidats présentés et par conséquent le pourcentage de réussite.

3.4.2. - Formation des jeunes par la voie de l'alternance

En application de l'accord national de branche signé le 5 février 1985 dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport, un dispositif a été mis en place au sein des deux associations de formation (AFT et PROMOTRANS) visant à proposer et gérer les différentes formules de contrats "Jeunes-entreprises" de formation par alternance.

Le financement de ces formations est assuré par la "défiscalisation" du 0,1 % additionnel à la taxe d'apprentissage d'une part et du 0,2 % de la participation des employeurs au financement de la formation professionnelle continue.

Le contrôle de l'emploi des fonds disponibles est assuré par une commission paritaire spéciale créée au sein du conseil de perfectionnement de chacune des associations.

Le tableau ci-après (1) indique le nombre de contrats, par catégories, souscrits par les entreprises pour les années 1985 et 1986, et les prévisions pour l'année 1987 :

	1985	1986	1987
Contrats d'insertion à la vie professionnelle (SIVP)	33	277	200
Contrat d'adaptation	166	2.773	2.150
Contrat de qualification	237	1.282	1.250
Total	436	4.332	3.600

Comparée à la répartition de ces contrats au niveau interprofessionnel, on note que dans les transports les SIVP ont été assez largement écartés par les jeunes et les entreprises au profit des contrats d'adaptation et de qualification.

1986	interprofessionnel	transports
SIVP	50 %	6 %
Contrats d'adaptation	44,84 %	64 %
Contrats de qualification	4,16 %	30 %

(1) : Source AFT.

Les heures de formation assurées en Centre de formation et en entreprises donnent la répartition suivante :

	1985	1986
	(en heures)	
. en Centre de formation	175 822	867 585
. en entreprises	91 425	993 261
Total	267 247	1 860 846

Suivant les catégories professionnelles, les heures de formation ont concerné :

	1985	1986
	(en heures)	
. Conducteurs routiers	165 406	835 928
. Ouvriers déménageurs	1 100	264 434
. autres formations	100 741	760 484
Total	267 247	1 860 846

Enfin, les dispositions financières, en matière d'exonération des charges sociales légales ont contribué à une évolution de la tendance des demandes en très forte augmentation d'une année sur l'autre au point que les disponibilités financières sont devenues insuffisantes pour satisfaire l'ensemble des demandes formulées.

C'est pourquoi, par un accord du 6 Avril 1987, les partenaires sociaux ont à la fois précisé les priorités à accorder aux demandes de contrats et fixé les plafonds de financement suivant les différentes catégories.

3.4.3. - Les adultes à la recherche d'un premier emploi, en particulier les candidats-conducteurs de poids lourds, peuvent recevoir une formation appropriée, soit dans des centres AFPA, soit dans le cadre des obligations militaires, dans des centres de préparation de l'Armée, soit enfin dans les centres AFT et PROMOTRANS. Ces formations débouchent sur le CAP ou CFP de conducteur routier.

Dans le même esprit, sont organisés des stages d'adaptation rapide au métier de conducteur dits "stages d'initiation" d'une durée de 2 à 6 semaines.

3.4.4. - Dans le cadre de la formation continue, sont proposés aux salariés des entreprises :

- des stages d'adaptation et de perfectionnement des salariés,
- des stages d'information et de perfectionnement des chefs d'entreprises et des cadres dirigeants.

3.4.5. Trois arrêtés en date du 2 septembre 1986 déterminent les nouvelles conditions d'obtention de l'attestation de capacité et posent les règles destinées à favoriser l'accès aux professions de transporteur routier. L'arrêté du 15 janvier 1987 fixe les modalités d'obtention de l'attestation de capacité.

3.4.6. - Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1982. Il appelle les constatations suivantes :

L'année 1986 est caractérisée par une augmentation du nombre de reçus et un dépassement du niveau record de 1983, alors qu'en 1984 et 1985 on avait assisté à une diminution de ce nombre.

- le nombre de journées de formation dispensées dans le cadre de la préparation au permis C1 qui était en hausse régulière très nette depuis 1982 (+ 63 % entre 1982 et 1985) accuse une baisse en 1986.

- le nombre de journées de formation dispensées aux conducteurs routiers dans le cadre des stages de perfectionnement est en diminution régulière depuis 1982. Cette tendance se confirme en 1986.

- le nombre de journées de formation dispensées à l'intention des cadres dirigeants, était en nette diminution en 1984, et s'était à nouveau élevé en 1985. En 1986, il continue à s'élever.

- le nombre de candidats reçus à l'attestation de capacité est en augmentation par rapport aux années précédentes.

3.4.7. - Les informations sur la formation professionnelle sont complétées dans le tableau 14 par des renseignements statistiques relatifs à la délivrance des permis de conduire.

Depuis 1982, on assiste à une diminution constante du nombre global de permis de conduire délivrés (55.343 en 1986 contre 76.570 en 1981, soit - 27,7 %).

Cette diminution touche surtout le permis D valable sur les véhicules affectés au transport de personnes (- 54 % pour la même période). Mais il faut noter que les années de référence 1980 et 1981 ont été marquées par l'accroissement de la délivrance des permis par équivalence aux titulaires du permis C 1.

Par contre, il y a progression dans le nombre de permis C (ex : C1) délivrés (+ 24,7 % par rapport à 1981).

3.4.8. - Les congés individuels de formation

Organisme paritaire, agréé par le ministre chargé de la formation professionnelle, seul habilité à recevoir les versements des employeurs de la branche "transports" pour le financement des congés individuels de formation, le fonds de gestion du congé de formation dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (FONGECIF - Transports) a permis, sur la base d'une contribution obligatoire de 0,10 % de la masse salariale brute des entreprises d'au moins 10 salariés (transport routier hors transport urbain, activités auxiliaires de transports, navigation intérieure), le financement des actions suivantes :

Nombre de congés individuels de formation par catégorie

	1 9 8 6				1 9 8 5			
	nombre de congés		Total	nombre d'heures de formation	nombre de congés		Total	nombre d'heures de formation
	H	F			H	F		
ouvriers	662	16	678	104.699	582	30	612	103.925
employés	102	77	179	45.071	48	52	100	36.928
agents de maîtrise techniciens	45	5	50	11.415	23	8	31	5.738
ingénieurs et cadres	71	21	92	15.888	38	7	45	10.373
TOTAUX	880	119	999	177.073	691	97	788	156.964

Nombre de congés individuels de formation par type d'objectifs

	1986	1985
adaptation et prévention	102	171
promotion	465	290
perfectionnement des connaissances	432	327
TOTAUX	999	788

3.4.9.

1. Le baccalauréat professionnel "Section Exploitation des Transports" a été créé par l'arrêté du 3 février 1987 fixant les modalités de préparation et de délivrance de ce nouveau diplôme.

Il répond à un triple objectif :

- revalorisation de l'enseignement professionnel ;
- élévation du niveau général des qualifications ;
- augmentation du nombre des bacheliers (80 % de chaque classe d'âge devant atteindre le niveau du baccalauréat en l'an 2000)

Il concerne tous les modes et activités de transport, les auxiliaires de transport et les services transport-logistique.

Préparé en deux années, ouvert notamment aux titulaires d'un B.E.P. agent du transport, B.E.P. comptabilité, B.E.P. des services administratifs et informatique, B.E.P. commerce, C.A.P. de conducteur routier ou C.A.P. d'employé de comptabilité, il comporte l'originalité de mettre en place une formation de seize semaines en entreprise (soit deux mois par an en deux ou trois périodes).

Il se prépare pour l'instant dans six lycées professionnels.

La finalité professionnelle de ce diplôme est de préparer de futurs techniciens d'exploitation ou de gestion transport susceptibles de jouer un rôle dans les prises de décision et dans l'organisation de l'entreprise.

2. Programme budgétaire d'aide à la formation professionnelle.

Le soutien apporté par l'Etat aux actions de formation pour l'année 1986, d'un montant de 7 MF, répond à deux objectifs principaux et complémentaires :

o la professionnalisation du métier de conducteur routier consistant à donner, dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, une formation plus complète aux conducteurs par la mise en place de stages de formation intermédiaire entre le simple permis de conduire et les formations type C.A.P. ou C.F.P. ;

o l'aide à la modernisation des entreprises de transport avec un effort tout particulier en faveur des techniques de gestion, de l'informatisation et de la formation commerciale, notamment à l'intention des petites entreprises de moins de dix salariés.

Des conventions ont été passées fin novembre 1986 entre le ministère des transports et l'A.F.T. d'une part, PROMOTRANS d'autre part.

Les actions aidées sont les suivantes :

- stages de formation à la conduite,
- formation des dirigeants des petites et moyennes entreprises (méthodes modernes de gestion - informatique),
- formation des artisans,
- enseignement individualisé à distance,
- élaboration d'un audiovisuel sur la réglementation sociale européenne.

3.5. NAVIGATION FLUVIALE

3.5.1. Formation des jeunes et apprentissage CAP

Le centre de formation des apprentis de la navigation intérieure du TREMBLAY-sur-MAULDRE a accueilli 80 apprentis pendant l'année scolaire 1985/1986 ce qui représente une diminution légèrement supérieure à 10 % par rapport à l'année précédente.

Cette chute des effectifs semble essentiellement due au niveau scolaire trop bas d'un certain nombre d'apprentis, qui se découragent et abandonnent la formation.

Vingt huit apprentis ont été présentés au CAP en 1986 ; douze ont été reçus et neuf ont obtenu uniquement la partie pratique. Ce taux de succès de 42,5 % est donc en nette diminution par rapport à l'année précédente (54 %) et même par rapport aux années antérieures (environ 45 %).

Brevet professionnel

Le brevet professionnel "option fluviale" est une formation toujours très appréciée mais le niveau requis pour y avoir accès fait qu'il demeurera encore longtemps réservé à un petit nombre.

Actuellement 14 candidats sont en formation dont 6 se sont inscrits pour la première fois pour l'année scolaire 1986/1987.

3.5.2. Formation continue

Perfectionnement des artisans bateliers

1/ Stages de 40 heures d'entretien et de perfectionnement

L'augmentation du nombre des inscriptions constatée les années précédentes s'est non seulement confirmée mais accentuée : 195 au cours de l'année 1986, et il semble, d'après le nombre des inscriptions déjà enregistrées pour 1987, que le mouvement doive se poursuivre.

2/ Stages complémentaires de 72 heures ou 12 journées.

Un premier stage de ce type a été organisé en novembre 1986 pour 12 candidats ; seuls 4 candidats sont parvenus au terme de la formation. Il semble que ce phénomène soit en partie dû à une confusion au départ, dans l'esprit des candidats, avec les stages de 40 heures.

Le programme de ces stages comporte un perfectionnement juridique économique et technique (droit du transport fluvial - transport fluvial dans la C.E.E. - informatique de gestion - utilisation du radar fluvial.

Actions en faveur des salariés

En raison de la persistance de la crise dans le secteur du transport fluvial, les actions en faveur des salariés se sont orientées en deux directions :

- maintien de stages strictement professionnels portant notamment sur l'électricité, la sécurité, la gestion,

- mise en place d'enseignements élargis à d'autres secteurs ou polyvalents susceptibles de faciliter des reconversions, tels celui de la micro-informatique.

Au total, c'est environ 30 % de l'ensemble des salariés du transport fluvial, qui ont bénéficié d'une formation, soit à travers des actions directement organisés par FLUVIA, soit par l'intermédiaire de conventions de formation co-signées par cet organisme.

4EME PARTIE - LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LA SECURITE

4.1.- La durée du travail (Tableau 15, tableau 16)

4.1.1.- Les données numériques fournies sont extraites de l'enquête trimestrielle du ministère des affaires sociales et de l'emploi. Elle reste peu satisfaisante dans le domaine des transports. Il est rappelé que cette enquête n'appréhende aucun établissement de moins de 10 salariés (mais tous les établissements de 50 salariés et plus, et 1/3 des établissements de 10 à 49 salariés), que la rubrique "transports terrestres et auxiliaires" englobe tous les transports par route, y compris les transports urbains, où la durée de travail se situait aux environs de 38 h, et que les durées de travail incluent, outre quelques "équivalences", d'usage limité, des "temps à disposition", propres aux transports (art. 5 § 4 du décret du 26 janvier 1983) comptés pour deux tiers de leur durée réelle. Depuis juillet 1985 le ministère du travail a refondu les données de son enquête au niveau des questions posées, de conditions d'exploitation de l'enquête, des informations produites par l'enquête.

- Depuis lors, seule est donc disponible la durée concernant l'ensemble des activités. Les résultats pour les transports terrestres et auxiliaires ainsi que pour les transports routiers ne sont pas disponibles.

- Le pourcentage en 1985 des ouvriers travaillant au-delà de la durée légale hebdomadaire (39 h), c'est-à-dire effectuant des heures supplémentaires, demeurait élevé (55,5 %) bien qu'en diminution par rapport à l'année 1984 (63,3 %). En 1986, ce pourcentage est de 55,6 %. Il se stabilise donc par rapport à 1985.

Pour les employés le pourcentage est le suivant :

18,5 % au-delà de 39 heures

4.2. - Le contrôle et les sanctions

4.21 - Moyens humains et matériels

Les contrôles sont effectués soit sur route, soit à postériori en entreprise. Les contrôles sur route sont assurés par les forces de police et de gendarmerie, les contrôleurs des transports terrestres et par les inspecteurs du travail-transport et les douaniers. A l'occasion de chaque contrôle, les agents chargés de cette opération doivent remettre un bulletin au conducteur.

Les contrôles en entreprise donnent lieu à des prélèvements de disques opérés essentiellement par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail-transport.

L'effectif budgétaire des contrôleurs et adjoints de contrôle était de 325 fin 1986, celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) de 117. L'effectif réel opérationnel a augmenté depuis 1983, le nombre de membres de l'inspection qui exercent effectivement leurs fonctions sur le terrain étant passé de 54 (47 inspecteurs, 7 contrôleurs) en 1983 à 91 (56 inspecteurs, 35 contrôleurs) en 1986. Aucun de ces deux corps ne consacre, et à beaucoup près, son activité au seul contrôle de l'application de la réglementation sur les temps de conduite et de repos des conducteurs.

Sur le plan matériel, l'administration dispose de deux appareils de lecture semi-automatiques qui correspondent ensemble, dans leurs conditions d'utilisation optimale, à une capacité d'analyse de 380 000 disques par an environ.

4.22 - Le niveau du contrôle

4.22.1 - Nombre d'entreprises contrôlées

	1982	1983	1984	1985	1986
- par les contrôleurs des transports terrestres	5 712	4 848	3 807	3 483	3 085*
- par les inspecteurs du travail	2 585	2 722	3 180	4 473	6 099
TOTAL	8 297	7 570	6 987	7 956	9 184

(*) dont 2 646 compte d'autrui
439 compte propre

.../...

4.22.2 - Nombre d'équipages contrôlés

	1982	1983	1984	1985	1986
- sur route	207 168	207 047	252 530	233 826	244 477
- en entreprise	42 214	39 967	36 794	34 608	38 450*

(*) dont 36 459 compte d'autrui
1 991 compte propre

4.22.3 - Nombre de journées transports contrôlés

	1982	1983	1984	1985	1986
- sur route	414 336	414 094	505 060	467 652	488 954
- en entreprise	506 568	479 604	441 528	415 296	461 400*

(*) dont 437 508 compte d'autrui
23 892 compte propre

Le contrôle de l'application de la réglementation sociale s'est traduit en 1986 par une augmentation du nombre des journées transport contrôlés sur route et en entreprise.

Le nombre des conducteurs étrangers contrôlés est en augmentation depuis 1983. Leur part est passée par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés à 19 % (16 % en 1983).

Rappelons que depuis 1985 le personnel de contrôle est tenu de délivrer un bulletin de contrôle qui doit notamment assurer une meilleure rationalisation et un meilleur suivi des contrôles.

4.23 - Infractions constatées

Le tableau ci-après est établi à partir de l'exploitation des disques prélevés en entreprise. Les chiffres reproduits expriment des pourcentages d'infractions par rapport au nombre de périodes analysées (selon le cas : journée - semaine - quatorzaine).

ANNEE	Pourcentage d'infraction aux durées de				
	conduite continue	conduite journalière	conduite hebdomadaire	conduite sur 14 jours	repos journalier
1977	10,3 %	17,3 %	11,6 %	11,4 %	25,2 %
1978	9,8 %	16,4 %	11,8 %	12,2 %	24,2 %
1979	8,1 %	15,2 %	10,6 %	10,4 %	24,6 %
1980	5,6 %	11,4 %	8,0 %	8,4 %	20,7 %
1981	4,3 %	8,7 %	5,3 %	5,1 %	15,1 %
1982	5,9 % *	6,9 %	3,6 %	3,4 %	14,2 %
1983	6,4 % *	6,2 %	2,6 %	3,0 %	15,0 %
1984	4,1 % *	5,4 %	2,4 %	1,0 %	13,6 %
1985	3,6 % *	6,4 %	3,0 %	3,0 %	15,0 %
1986 (1)	3,9 % *	8,0 %	3,9 %	3,4 %	17,0 %
(1) dont compte d'autrui	4,1 %	8,6 %	4,3 %	3,7 %	18,7 %
compte propre	2,2 %	3,7 %	1,4 %	1,5 %	5,9 %

(*) Le programme d'analyse des disques a été modifié pour ce type d'infraction afin de le faire mieux coïncider avec les dispositions du règlement européen ; les résultats indiqués à partir de 1982 ne peuvent donc être tout à fait comparés avec les résultats des années antérieures.

La remontée des infractions en 1985 et 1986 que retrace le tableau ci-dessus, ne traduit pas nécessairement un plus mauvais comportement, mais est due aux conditions particulières d'analyse des disques, les services de contrôle n'envoyant plus aux centres d'analyse depuis 1985 les disques où il n'y a manifestement pas d'infraction et qu'ils peuvent analyser manuellement. Il en résulte naturellement une plus forte concentration d'infractions dans les disques analysés par les machines SABINE.

Il est rappelé que les pourcentages ci-dessus ont été déterminés non pas à partir des normes du règlement communautaire, mais sur la base des indications données aux services de contrôle au sujet des objectifs prioritaires du contrôle.

.../...

4.24 - Sanctions prononcées

4.24.1 - Montant des amendes

Les amendes connues prononcées en 1986 se répartissent comme suit :

- 35,7 % inférieures à 160 francs
- 43,8 % entre 160 francs et 600 francs
- 20,5 % égales ou supérieures à 600 francs.

Les chiffres portent sur 13 707 amendes prononcées (13 958 l'année précédente).

Le montant moyen des amendes a donc augmenté.

4.24.2 - En outre, il a été procédé à 2 924 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absence ou insuffisance de repos. Ce chiffre ne contient pas le nombre d'immobilisations effectuées par la Gendarmerie, celle-ci ne donnant pas ce renseignement dans sa statistique annuelle.

Cependant de l'analyse des procès-verbaux dressés à l'encontre des conducteurs étrangers (tous corps de contrôle confondus), il ressort que l'immobilisation est prononcée dans 64 % des cas d'infraction pouvant donner lieu à immobilisation (infraction en cours).

4.24.3 - Sanctions prononcées à l'égard des étrangers

En ce qui concerne les conducteurs étrangers, le pourcentage de consignations prélevées par rapport aux infractions constatées a été de 74,4 % en 1986.

Le pourcentage d'immobilisations effectuées par rapport aux infractions pouvant donner lieu à immobilisation a été de 63,7 % pour la même année.

4.3. Accidents du travail et de la circulation (tableaux 17 à 20)

4.3.1. Le tableau 17-I fait apparaître pour les principales activités de transport les taux des cotisations d'accidents du travail applicables pour l'année 1987 qui sont fondées sur les risques réels de chaque branche d'activité (Tarification collective).

Par rapport à 1986 on note les évolutions suivantes :

Hausse des cotisations "accidents du travail" pour le personnel auxiliaire de la S.N.C.F. (dont le taux net national passe de 3,7 à 4,1 %), le transport routier de marchandises (dont le taux passe de 8,5 à 8,7 %), la location de véhicules industriels (+ 0,7 point), le groupage (+ 0,1 point), la manutention ferroviaire (+ 0,6 point), les services funéraires (+ 0,5 point), les ports maritimes (+ 0,2 point) et le chargement dans les ports maritimes (dont le taux national net passe de 18,4 à 20,2 %).

Baisse, en revanche, des cotisations pour les transports routiers associés notamment frigorifiques (le taux net national passe de 6,1 à 5,6 %), les commissionnaires de transport routier (- 0,1 point), l'enlèvement des ordures ménagères (- 0,3 point), les taxis (- 0,5 point), les déménageurs (- 0,4 point), les gares routières, aéroports et exploitants d'ouvrages routiers à péage (- 0,1 point pour chacun).

Stabilité des taux, enfin, pour le transport routier de voyageurs (3,3 %), les agences de voyages (1,9 %), le transport fluvial de marchandises (11,6 %) et le courtage maritime (2,5 %).

Les risques sont évidemment plus élevés dans les secteurs exposés à des accidents de manutention (transports routiers de marchandises : 8,7, transports fluviaux : 11,6, déménagements : 9) que dans les transports de voyageurs : 3,3).

Il convient de signaler cependant que l'évolution du taux brut de cotisation reflète de moins en moins celle des taux de fréquence ou de gravité des accidents du travail.

En effet, le taux de cotisation est un ratio entre :

- d'une part, les coûts de l'accident
 - . soins
 - . frais médicaux ou d'hospitalisation
 - . les indemnités
 - . les rentes
- d'autre part, les salaires "plafonnés"

On constate depuis quelques années, que le numérateur de la fraction croît plus vite que le dénominateur :

- les frais médicaux et d'hospitalisation augmentent beaucoup plus vite que l'inflation (tandis que depuis la désindexation des salaires, ceux-ci ont tendance à croître comme l'inflation),

- les rentes, revalorisées périodiquement, s'accumulent et leur proportion dans les coûts augmentent,

- une tendance récente est constatée : les accidents les plus coûteux (avec incapacité permanente partielle et donc susceptibles de rente) diminuent moins vite que les accidents bénins

Le tableau 17 - II compare les accidents du travail survenus dans les principales branches d'activité. Globalement, les accidents du travail ont été moins nombreux en 1985 qu'en 1984. Le taux de fréquence des accidents (nombre d'accidents rapportés aux heures travaillées) est aussi en diminution, ce qui traduit une diminution globale du risque.

Moins nombreux, les accidents ont été aussi moins graves : le taux de gravité des incapacités temporaires diminue de 10,2 % et les arrêts de travail sont plus courts. Les séquelles des accidents sont aussi moins importantes : mesuré par l'indice de gravité des incapacités permanentes, le recul est de 8,7 %.

Dans cette perspective d'amélioration globale, le secteur des transports reste un secteur à risques importants. On remarque notamment son mauvais classement tant en ce qui concerne la fréquence que le taux de gravité des incapacités temporaires ou celui des incapacités permanentes.

4.3.2. - La comparaison des statistiques financières des accidents du travail élaborées par la Caisse nationale d'assurance maladie figure au tableau 18. La comparaison avec les statistiques fournies par la S.N.C.F. et la R.A.T.P. (tableau 19) montre que, comme les années précédentes, le nombre d'accidents est beaucoup plus important dans les transports routiers (marchandises + voyageurs) qu'à la S.N.C.F., la R.A.T.P. se situant entre les deux.

4.3.2.1. - On peut noter qu'à la R.A.T.P. l'amélioration constante depuis que les données relatives aux accidents ont été publiées par le comité social, c'est-à-dire depuis 1974, première année prise en considération, a été stoppée en 1985. En 1974, le pourcentage des accidents avec arrêt rapportés à l'effectif moyen annuel était de l'ordre de 7 % ; il était en 1984 de 4,92 %. Il est passé à 5,08 en 1985 et à 5 en 1986.

4.3.2.2. - A la S.N.C.F. les accidents de travail dont sont victimes les cheminots restent peu nombreux si on les rapporte à l'effectif. Les résultats ont été améliorés entre 1985 et 1986 tant pour les blessés que pour les accidents mortels.

4.3.2.3. Dans le secteur des transports routiers, en valeur absolue, en 1985, il a y eu 22.901 accidents avec arrêt contre 22.632 en 1984, soit 8,73 % de l'effectif pris en considération. Dans les transports de marchandises, la proportion d'accidents est beaucoup plus élevée que dans celui des transports de voyageurs. Mais dans les deux secteurs on constate d'une année sur l'autre une certaine détérioration.

Par contre, en ce qui concerne les accidents graves et les accidents mortels, on constate une certaine détérioration dans le secteur des transports de voyageurs et par contre une amélioration pour les transports de marchandises. Mais dans tous les cas le nombre d'accidents graves ou mortels reste, en valeur absolue, relativement faible dans les transports de voyageurs. Le nombre d'accidents mortels dans les transports de marchandises est passé de 113 à 100.

4.3.2.4. Les données spécifiques propres aux remontées mécaniques permettent de faire deux observations :

- la situation est stable en ce qui concerne les accidents avec arrêt ; elle s'est dégradée une nouvelle fois pour les accidents graves

- le pourcentage des accidents avec arrêt (11,22 %) et des accidents mortels (0,046 %) qui était le plus élevé du secteur transport en 1984, a cédé cette place respectivement aux transports fluviaux et aux transports routiers de marchandises.

4.3.2.5. Dans le secteur des **transports fluviaux**, la situation s'est détériorée par rapport à l'année 1984 qui était cependant meilleure que l'année 1983.

Le taux des accidents avec arrêt et le taux des accidents graves sont les plus élevés du secteur des transports. Il faut cependant bien marquer que les effectifs pris en considération sont réduits et en conséquence les pourcentages sont moins significatifs notamment toute augmentation brutale du nombre d'accidents due à des circonstances exceptionnelles aggrave le ratio.

4.3.2.6. Comparé à l'ensemble du secteur "transport et manutention", le secteur des transports routiers de marchandises continue à obtenir des résultats plus mauvais dans les trois rubriques (accidents avec arrêt, accidents graves, accidents mortels).

4.3.2.7. Si l'on compare entre 1984 et 1985 l'évolution en matière d'accidents du travail pour l'ensemble des activités économiques (dont l'effectif salarié a augmenté de 0,15 %) et pour le secteur des transports terrestres (dont l'effectif a augmenté de 0,56 %), on obtient le tableau suivant :

	toutes activités	routiers marchandises	routiers voyageurs	fluviaux
Accidents avec arrêt	- 5,92	+ 1,53	+ 0,5	+ 3
Accidents graves	- 6,82	- 2,63	- 10,7	0
Accidents mortels	- 5,58	- 11,50	non significatifs	

4.3.3.- La politique de prévention en matière d'accidents du travail

4.3.3.1.- Au niveau national, la caisse nationale de l'assurance maladie assure le financement du risque, calcule les cotisations et coordonne l'action des caisses régionales d'assurance maladie dans le cadre d'une politique générale de prévention élaborée par une commission spécialisée et aidée par seize comités techniques nationaux paritaires répartis par branche professionnelle.

Dans ce cadre, la caisse nationale de l'assurance maladie procède à des études et à des enquêtes et prépare des textes techniques appelés "Recommandations" servant de référence aux entreprises de l'ensemble du territoire et aux agents des caisses régionales d'assurance maladie pour la promotion sur le terrain des mesures de prévention adaptées et efficaces.

4.3.3.2.- Moyens mis en oeuvre depuis dix ans

a) Textes techniques à l'intention des utilisateurs de camions

Vingt cinq recommandations ont été élaborées dans le but de maîtriser les principaux risques auxquels sont soumis les conducteurs routiers.

b) Normes homologuées à l'intention des constructeurs de véhicules

Seize normes ont été élaborées par le B.N.A. et l'A.F.N.O.R. avec l'aide de la caisse nationale de l'assurance maladie pour appréhender les sources principales d'accidentabilité.

c) Formation permanente aux "gestes et postures" et au "secourisme" prodiguée aux moniteurs d'entreprises et aux salariés des entreprises de transport. Formation des membres des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail par les caisses régionales d'assurance maladie.

d) Une campagne nationale de sensibilisation et quatorze campagnes régionales s'étalant sur quinze mois ont été réalisées en 1985/1986.

e) - Actions soutenues auprès des constructeurs et carrossiers pour qu'ils intègrent la sécurité du conducteur routier et l'ergonomie dans le cahier des charges des véhicules qu'ils vendent.

- Actions soutenues auprès des pouvoirs publics et notamment du ministère des transports afin qu'il intègre dans le code de la route un certain nombre de mesures concourant à une meilleure prévention du risque, au niveau du freinage des véhicules articulés, de la longueur minimale de la cabine de conduite et de la formation pour l'obtention du permis "poids-lourds" par exemple. Et surtout pour "moraliser" les rapports entre le transporteur et l'entreprise qui le reçoit.

f) Incitations financières aux transporteurs sous forme de primes d'objectif, afin d'aider ceux-ci à prendre en compte le risque "chauffeur routier" dans leur gestion quotidienne et à s'organiser pour obtenir des résultats encore meilleurs et faire des économies.

4.3.3.3. - Résultats

D'après le comité technique national 12 (Transports et manutention" représentatif de l'activité "transport", entre 1979 et 1984, par salarié :

- les accidents avec arrêt ont baissé de 11 %
- les accidents avec incapacité permanente ont baissé de 22 %
- les accidents mortels ont baissé de 19 %

Dans le même laps de temps, les accidents avec arrêt par salarié dû aux chutes de hauteur de véhicules à l'arrêt (élément matériel 02.13) et aux véhicules sur roues en circulation (élément matériel 08.03) ont baissé de 11,5 %.

Néanmoins l'activité "transport" coûte par accident 50 % plus cher que les autres activités et l'entreprise paye encore près de 5 MMF de cotisations pour assurer son risque.

o Quelques données récentes pour un effectif de 420.000 conducteurs de poids lourds :

- | | |
|----------------------------------|---------------------------|
| - Accidents "véhicule à l'arrêt" | 80.000 (dont 13 % graves) |
| - Accidents de circulation | 6.000 (dont 26 % graves) |

- Structure des accidents "véhicules à l'arrêt"
(les pourcentages ne s'ajoutent pas)
 - . lombalgies, dorsalgies, hernies 23,2 %
 - . chutes de hauteur 20,8 %
 - . transbordements 47,8 %
 - . liés à la carrosserie "savoyarde" 11,5 %
 - . liés à la manoeuvre d'éléments du véhicule 14,2 %
- Pendant l'arrêt du véhicule, le conducteur routier est :
 - . 7 fois plus exposé qu'en roulant
 - . 15 fois plus exposé qu'un ouvrier à poste fixe en usine
- Prix payé en direct (sous forme de cotisation Sécurité Sociale)
par accident par la fonction "transport" 60.000 F.
- Nombre de jours d'arrêt par accident 35 j.

4.4. Accidents corporels de la circulation (Tableaux n°s 20)

Globalement en 1986 par rapport à 1985, on note une diminution du nombre des accidents (184.626 contre 191.096) ont également diminué le nombre de blessés (blessés graves : 63.500 contre 66.911, blessés légers : 195.516 contre 203.834). Par contre pour la même période le nombre de tués a augmenté (10.961 contre 10.447).

Le tableau 20 a) montre à partir des statistiques de la gendarmerie nationale l'évolution en valeur absolue et relative depuis 1977 du nombre des accidents corporels, des blessés et des tués.

Depuis 1984 on note un ralentissement de la tendance à l'amélioration. En 1986 en particulier le nombre des tués a augmenté tout en restant au-dessous de la barre des 11.000.

4.4.1. - Le tableau 20 b compare la répartition des impliqués par catégorie d'usagers en fonction de la gravité de l'accident depuis 1980. L'implication respective des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires s'est modifiée au cours des dernières années. Cependant les voitures de tourisme sont de plus en plus impliqués (tués de 53,19 en 1980 à 62,64 en 1986 - blessés graves de 47,34 à 56,81 - blessés légers de 54,2 à 63,98).

Pour les véhicules utilitaires durant le même laps de temps l'évolution est la suivante : tués de 5,03 à 4,16 (mais avec un passage à 3,68 en 1985 - donc détérioration au cours de la dernière année) blessés graves de 3,68 à 3,13 mais avec passage à 2,90 en 1985, blessés légers de 3,78 à 3,16.

L'évolution tendancielle pour chaque catégorie de véhicule entre 1985 et 1986 est résumé ci-après :

	tués	blessés graves	blessés légers
véhicules de tourisme	↗	↗	↗
ensemble véhicules utilitaires	↗	↗	→
camionnette	→	↗	↗
camions	↗	↗	→
tracteurs routiers	↗	↗	↗
transports de voyageurs	↘	↗	↘

4.4.2. - Pour l'année 1986 nous disposons d'une part du bilan dressé par les corps de C.R.S., d'autre part des statistiques publiées par la gendarmerie ainsi que d'un récapitulatif dressé par le service central des polices urbaines.

4.4.2.1. - A partir du bilan dressé par les C.R.S. sur le réseau qui leur est attribué, on peut constater que les poids lourds qui représentent 20 % du trafic enregistré sont impliqués dans 11,91 % des accidents corporels contre 9,27 % en 1985. Ils représentent 3,75 % des victimes contre 4,47 % en 1985 alors que les voitures particulières représentent 78 % du trafic, 81,68 % des usagers impliqués (84,13 en 1985) et 84,61 % des victimes (86,13 en 1985).

Ce bilan est relativement favorable aux poids lourds, mais la zone d'action couverte est limitée par rapport à celle couverte par le police et la gendarmerie.

4.4.2.2. - Les statistiques de la police urbaine qui couvrent 95 départements ont dénombré 2.691 tués en 1986 contre 2.551 en 1985, soit une augmentation de 11,13 %. Le nombre de blessés, par contre, a diminué 136.082 en 1986 contre 145.593 en 1985 (- 6,53).

Les deux tableaux ci-après donnent la répartition selon les catégories d'usagers. Notons simplement qu'en ce qui concerne les tués la part des poids lourds est passée de 1,29 % en 1985 à 1,37 % en 1986 et qu'en ce qui concerne les blessés elle est passée de 1,49 à 1,47.

Tués - Ensemble des départements

Années	1985	1986	différence	pourcentage
CATEGORIES				
occupant des V.P.	1.151	1.306	+ 155	+ 13,46
piétons	686	736	+ 50	+ 7,28
deux-roues	674	602	- 72	- 10,68
poids lourds	33	37	+ 4	+ 12,12
autres usagers	7	10	+ 3	+ 42,85
TOTAL	2551	2.691	+ 140	+ 5,48 %

Blessés - ensemble des départements

Années	1985	1986	différence	pourcentage
CATEGORIES				
occupant des V.P.	79.538	74.173	- 5.365	- 6,74
piétons	22.605	21.701	- 904	- 3,99
deux-roues	40.983	37.863	- 3.120	- 7,61
poids lourds	2.171	2.007	- 164	- 7,55
autres usagers	296	338	+ 42	+ 12,42
TOTAL	145.593	136.082	- 9.511	- 6,53

4.4.3. - Les tableaux 20 c et 20 e sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1986 publiée par la **gendarmerie nationale**.

Le tableau 20 c fait apparaître d'une part l'implication des véhicules et des usagers dans les accidents, d'autre part la responsabilité présumée pour les accidents corporels constatés par la gendarmerie.

Il convient de rappeler que le présumé responsable est le conducteur à l'encontre duquel l'enquête de la gendarmerie permet d'établir une présomption de responsabilité pénale, l'établissement de la responsabilité pénale restant une prérogative du juge.

Les graphiques figurant au tableau 20 e font apparaître les taux de responsabilité des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers et leur évolution depuis 1983.

Le rapprochement de ces tableaux avec ceux des années précédentes permet de constater :

- globalement la poursuite d'un accroissement de responsabilité des voitures par rapport aux piétons et aux deux-roues. La part de responsabilité des tracteurs routiers a subi une hausse très sensible. Cependant la responsabilité des conducteurs de véhicules lourds reste nettement inférieure à celle des piétons, deux-roues ou conducteurs de véhicules particuliers.

- la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de transports en commun exprimée en pourcentage du nombre d'impliqués reste la plus faible de toutes. L'évolution dégradée des dernières années (29,2 en 1984 - 31,8 en 1985) a été stoppée en 1986 (30,2) sans retrouver le niveau de 1983 (28,3)

- un accroissement de la responsabilité des conducteurs de tracteurs routiers entre 1984 et 1985 : 39,2 en 1981, 40,5 en 1982, 41 en 1983, 38,7 en 1984, 39,9 en 1985.

- une tendance confirmée à la réduction de la responsabilité des piétons et des cyclistes.

Il a paru intéressant de reprendre dans le tableau ci-après les pourcentages de responsabilité présumée rapportée au nombre de véhicules accidentés.

Responsabilité présumée rapportée au nombre de véhicules accidentés

catégorie (1)	nombre de véhicules (2)		responsables (3)		% 3/2	
	1986	1985	1986	1985	1986	1985
Deux roues	16.886	17.326	10.558	10.875	62,5	62,8
Voitures particulières ...	81.780	80.174	46.300	45.402	56,6	56,6
Véhicules utilitaires - de 1,5 T à 3,5 T	3.974	3.817	2.056	1.936	51,7	50,7
Tracteurs agricoles	1.137	1.160	477	538	42	46,4
Véhicules avec remorque ou caravane de - de 3,5 T	855	918	410	421	48	45,9
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T	2.704	2.763	1.127	1.105	41,7	40
Tracteurs routiers + semi- remorque	3.097	2.970	1.328	1.186	42,9	39,9
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T avec remorque	525	523	199	220	41,1	42,1
Transport en commun	659	723	199	230	30,2	31,8

Le tableau 20 d permet de comparer le nombre de victimes et de tués en 1986 par rapport à ceux des 5 dernières années pour chaque catégorie d'usagers.

Le tableau 20 f donne une image de la répartition régionale des accidents de poids lourds relevés par la gendarmerie au cours des 4 dernières années. La région Rhône-Alpes reste avec constance celle où se produit le plus grand nombre d'accidents. Mais elle est rejointe en 1986 par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Disparaissent du grisé le Midi-Pyrénées et les pays de la Loire.

4.5. - Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (tableau n° 21)

Le tableau n° 21 rend compte de la situation au 31 décembre 1986.

4.6. - Délégués du personnel - Comités d'entreprises

4.6.1. - Délégués du personnel - Source : Inspection Générale du travail (transports)

Délégués du Personnel	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1985
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	6 912	7 476	7 763	7 944	7 382	7 851	7 511
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 277	2 333	2 393	2 467	2 239	2 984	3 116
3. Nombre de procès-verbaux de carence	473	450	448	404	306	796	1 207
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	32,94	31,20	30,82	31,05	30,33	30	41,48

(Les résultats de l'exercice 1984 n'ont pu être recueillis).

4.6.2. - Comité d'entreprise

Le tableau ci-après fait état des renseignements relatifs à 1985

Source : Inspection Générale du Travail (Transports)

<u>Comités d'entreprises -</u>	1978	1979	1980	1981	1982	1983	(1) 1985
a) Ensemble des transports							
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 219	1 263	1 327	1 385	1 345	1 439	1 511
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	1 061	1 075	1 102	1 145	1 203	1 262	1 293
Nombre de procès-verbaux de carence	93	85	84	107	73	71	82
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	87,03	85,11	83,04	82,67	89,44	88,18	85,57
b) Transports routiers et activités auxiliaires du transport							
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	927	908	962	972	1 013	1 166	1 147
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	789	793	833	849	861	979	985
Nombre de procès-verbaux de carence	24	31	24	33	61	60	53
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	85,11	87,33	86,59	87,35	85,00	83,96	85,88

(1) Les données concernant l'année 1984 ne sont pas disponibles.

4.6.3. - Le tableau n° 22 ren compte pour la période du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1985 du nombre de membres titulaires élus dans les entreprises ou établissements assujettis ainsi que des résultats obtenus par les organisations syndicales et les non syndiqués.

4.6.4. - Transports urbains (Tableau n° 23)

Le tableau n° 23 rend compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1984 au 31 décembre 1985.

4.6.5. - Voies d'intérêt local (Tableau n° 24)

Le tableau n° 24 comporte les mêmes résultats pour la même période.

4.6.6. - R.A.T.P. (Tableaux 25)

Le tableau n° 25 a) retrace les résultats obtenus par les différentes organisations syndicales en 1984 et 1985 à l'occasion des élections au comité d'entreprise.

Le tableau n° 25 b) donne pour 1985 et 1986 les résultats des élections des délégués du personnel qui ont eu lieu pour la première fois en 1985.

Jusqu'en 1985 existaient des élections au conseil de discipline et aux commissions de classement. Désormais les sièges de ces institutions sont pourvus en fonction des résultats obtenus par les organisations syndicales à l'élection des délégués du personnel.

4.6.7. - S.N.C.F. (Tableau n° 26)

Le tableau n° 26 donne les résultats des dernières élections professionnelles du 12 décembre 1985 relatives aux délégués du personnel et aux comités d'établissement qui ont été mis en place en application des dispositions du droit commun.

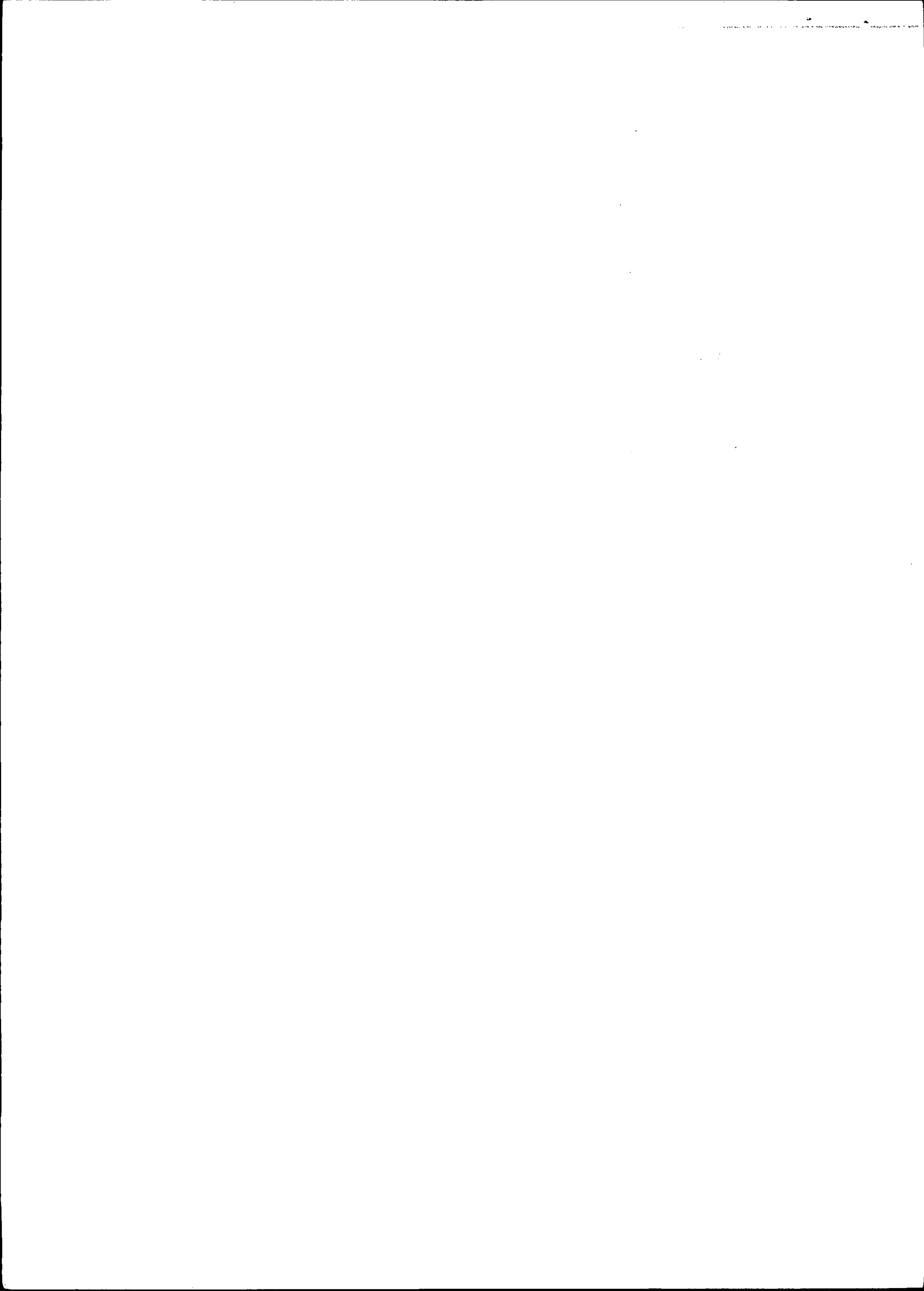
4.6.9. - Application des dispositions de l'article L 132-27 du Code du travail (Tableau n° 28)

Le tableau n° 28 fait le point pour les entreprises soumises au contrôle de l'Inspection du travail des transports en ce qui concerne l'application des dispositions de l'article L 132-27 du Code du travail. Il est rappelé que dans les entreprises où sont constituées une ou plusieurs sections syndicales d'organisations représentatives, l'employeur est tenu d'engager chaque année une négociation sur les salaires effectifs, la durée effective et l'organisation du temps de travail.

4.7. Mouvements de grève

Le nombre de journées perdues pour faits de grève a été de :

- à la R.A.T.P.	40.721 en 1981		
	11.822 en 1982		
	9.590 en 1983		
	21.284 en 1984 (0,53 du nombre moyen de journées fournies par agent)		
	9.603 en 1985 (0,24	"	"
	45.009 en 1986 (1,12	"	"
- à la S.N.C.F. :	250.812 en 1984		
	200.860 en 1985		
	699.893 en 1986 (1,37 % du nombre des journées de travail dues)		
- dans les transports urbains :	36.146 en 1984		
	13.707 en 1985		
	15.134 en 1986		



5ème PARTIE - REMUNERATIONS

Pour permettre une appréciation aussi précise que possible et les comparaisons jugées utiles au sujet de l'évolution des rémunérations dans les différents modes, les renseignements disponibles ont été classés sous 3 rubriques.

5.1. Evolution générale des prix et des salaires -

	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>
	%	%	%
. Hausse des prix (indices INSEE)	6,7	4,7	2,1
. Augmentation du SMIC	6,9	6,8	3,4
. Augmentation des salaires horaires toutes branches d'activités confondues	6,3	5,3	3,2
. Augmentation des salaires horaires - branche transports -	7,2	5,3	2,4

5.2. Evolution des salaires -

5.2.1. S.N.C.F. -

Aucune mesure générale de caractère salarial n'a été prise en 1986. L'effet de report, en année pleine, des mesures adoptées en 1985 a permis de relever de 1,13 % la rémunération des agents. D'autre part un certain nombre d'agents ont bénéficié de mesures individuelles (promotions, indices et échelons).

5.2.2. R.A.T.P. -

Tout comme la S.N.C.F. il n'y a pas eu de revalorisation générale des salaires. L'effet de report a cependant joué au niveau de 1,88 %.

5.3. Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports -

Les salaires conventionnels ou résultant de recommandations patronales ont augmenté en niveau en 1984, 1985 et 1986 dans le secteur des transports de :

	<u>1984</u> %	<u>1985</u> %	<u>1986</u> %
. Transports routiers de marchandises et de voyageurs - Auxiliaires de transports	5,0	4,0	1,60
. Téléphériques	5,9	6,3	2,00
. Manutention ferroviaire	4,5	4,5	1,94
. Ordures ménagères	4,7	3,5	2,22
. Transports urbains	5,0	4,5	1,00

Ces pourcentages de majoration ne rendent qu'un compte imparfait de la situation. D'une part, en effet, il est malaisé d'apprécier dans quelle mesure ils servent de référence à l'évolution des salaires réels ; d'autre part, leur incidence sur le pouvoir d'achat des intéressés varie sensiblement selon les dates et la périodicité des majorations convenues.

5.4. Calendrier des mesures -

TRANSPORTS TERRESTRES Evolution comparée des salaires et des prix

Année 1986

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
SNCF - majoration en niveau incidence sur la masse salariale à effectif constant	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 1,96% (1)
RATP - majoration en niveau incidence sur la masse salariale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0 2,25% (2)
TRANSPORTS URBAINS majoration en niveau	-	-	-	-	1%	-	-	-	-	-	-	-	1 % (3)
TRANSPORTS ROUTIERS majoration en niveau	-	5,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5,6 % (4)
TELEPHERIQUES majoration en niveau	-	-	-	-	-	-	1,5%	-	-	-	-	0,5% (3)	2 %
ORDURES MENAGERES majoration en niveau	-	1,23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,99%	2,22 %
MANUTENTION FERROVIAIRE majoration en niveau	-	-	1,04%	-	-	-	-	-	-	0,9%	-	-	1,94 %
SALAIRE HORAIRE OUVRIER S.M.I.C.	-	-	-	+0,9	-	-	+ 1	-	-	+0,7	-	+0,5	3,2 % (5) 3,4 % (5)
INDICE INSEE DES PRIX mensuel	+0,1	-0,2	+0,3	+0,4	+0,2	+0,3	+0,1	+0,1	+0,4	+0,2	+0,1	+0,1	+ 2,1
cumulé	+0,1	-0,1	+0,2	+0,6	+0,8	+1,1	+1,2	+1,3	+1,7	+1,9	+2	+2,1	

(1) SNCF : Effet report de l'année 1985 (1,13%) Modification de la pyramide : (0,83)

(2) RATP : Effet report de l'année 1985. Mesures générales 1,88% - Modification de grille 0,36 %

(3) Recommandation patronale.

(4) Inclut les 4% accordés en 1985 sous forme de recommandations patronales.

(5) en glissement annuel.

6ème PARTIE - REGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE

6.1. Régimes de retraite (tableau 27)

6.1.1. Le tableau n° 30 fournit pour l'année 1986 les statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisant et celui des retraités et au montant des pensions servies.

6.1.2. Il n'y a pas eu en 1986, une évolution des réglementations des régimes spéciaux de retraites du secteur des transports.

S'agissant de l'évolution des pensions proprement dites, l'effet report sur l'année 1986 des mesures prises en 1985 à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. a conduit à une augmentation en moyenne annuelle de la masse des pensions :

- de 1,7 % pour la S.N.C.F. (1),
- de 2,25 % pour la R.A.T.P.

On notera également pour la S.N.C.F., qu'à compter du 1er janvier 1986, les coefficients de revalorisation des pensions proportionnelles non péréquables figurant à l'article 5 du statut des retraités, ont été relevés dans les mêmes conditions que les taux de revalorisation des rentes viagères du secteur public fixés par la loi de finances pour 1986.

6.1.3. - Caisse autonome mutuelle de retraites (CAMR) -
Révision des pensions.

Les modalités de revalorisation des pensions servies par la CAMR sont calquées sur celles du régime général de la sécurité sociale sauf qu'elles tiennent compte pour l'ajustement au 1er janvier de l'année suivante, de l'évolution d'une année sur l'autre, du salaire moyen de la profession.

Comme pour les années précédentes, ces pensions ont été, en 1986, revalorisées dans les mêmes conditions que celles du régime général.

Elles ont donc été revalorisées au 1er janvier 1986 de 2 % (dont 0,5 % au titre de l'ajustement 1985) mais frappées au 1er juillet par les mesures de blocage prises au plan général par le gouvernement dans le cadre des premières mesures de redressement économique qui permettaient de ramener pour 1986 la prévision d'inflation à 2,4 %. Il a, en effet, été constaté que la revalorisation des pensions servies par la CAMR au 1er janvier 1986, et l'effet report sur cette même année, des deux revalorisations intervenues en 1985, garantissait, déjà à cette date, aux retraités, une évolution de près de 3 % en moyenne annuelle. Dans ces conditions, la revalorisation prévue au 1er juillet n'avait pas lieu d'être appliquée.

Ces pensions ont, cependant, à l'instar de celles du régime général, été augmentées de 0,5 au 1er octobre 1986, ce qui porte en moyenne annuelle à 3,05 % le taux de leur revalorisation.

(1) y compris l'effet report de l'intégration au 1er décembre 1985 d'un demi point de l'indemnité de résidence dans le traitement de base soumis à retenue pour le calcul de la retraite.

6.1.4. - Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport (CARCEPT)

- le complément de pension prévu au titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé dans les mêmes conditions que les pensions du régime général de la sécurité sociale, c'est-à-dire en moyenne annuelle, de 3 % ;

- les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 5,1 % en 1986 par rapport à 1985.

6.2. L'institution de prévoyance à l'inaptitude à la conduite (IPRIAC)

6.2.1. - Caractéristiques

Par accord du 24 septembre 1980 les partenaires sociaux de la profession des transports routiers ont prévu une garantie spécifique pour les chauffeurs perdant, pour raisons médicales, leur emploi de conduite. Cet accord a fait l'objet d'arrêtés d'extension en date du 30 mai 1984 qui ont consacré le caractère obligatoire du régime pour l'ensemble des activités concernées (transports de marchandises, transports urbains et non urbains de voyageurs, déménagements, location de véhicules, auxiliaires de transport, ordures ménagères).

Taux de cotisation

Il a été conventionnellement fixé à 0,35 % mais le taux appelé pour les premiers exercices a été limité à 0,20 %. La cotisation est partagée à raison de 60 % à la charge de l'employeur et 40 % à la charge des salariés.

Intervention du régime

- Les prestations sont versées après retrait définitif du permis de conduite pour raisons médicales constatées soit dans le cadre de la médecine du permis de conduire, soit dans le cadre de la médecine du travail ;

- le conducteur doit être âgé d'au moins 50 ans et avoir une activité de conduite de plus de 15 ans ;

- les prestations sont égales à :

. pour les bénéficiaires de 50 à 55 ans : 25 % de la dernière rémunération pendant 2 ans, 35 % ensuite ;

. pour les bénéficiaires âgés de 55 ans, 25 % de la dernière rémunération pendant 3 ans, 35 % ensuite.

Le service de ces prestations cesse à la date de mise en paiement de la retraite ou, exceptionnellement, à la disparition de l'un des motifs ayant entraîné le versement des prestations.

Au 30 septembre 1986, l'IPRIAC comptait 19.718 entreprises cotisant pour 177.105 conducteurs salariés, en possession d'un permis C, C1, D ou d'un certificat spécial de capacité à la conduite.

Les cotisations encaissées en 1986 se montent à 28.425.000 F.. De 1983 au 31 décembre 1986 le montant des prestations versées s'est élevé à 28.121.119 F.

6.2.2. Dossiers pris en charge

Depuis la création de l'IPRIAC, la situation des dossiers de demande de prestations présentés à l'appréciation de la Commission médicale spéciale se présente de la manière suivante :

	1983	1984	1985	1986	TOTAL
Dossiers examinés	53	218	358	566	1195
Accord	36 (68 %)	163 (75 %)	257 (72 %)	319 (56,36 %)	775
Complément d'information	11 (21 %)	13 (6 %)	58 (16 %)	114 (20,14 %)	196
Refus	6 (11 %)	42 (19 %)	43 (19 %)	133 (23,50 %)	224

6.2.3. Analyse des dossiers :

Répartition selon l'âge

Sur 654 dossiers analysés depuis la création de l'IPRIAC :

Age Imoyen : 55,28 ans.

Répartition des dossiers selon l'âge du bénéficiaire :

50/51 ans	45	6,88 %
52/53 ans	96	14,68 %
54/55 ans	149	22,78 %
56/57 ans	167	25,53 %
58/59 ans	153	23,39 %
60/61 ans	30	4,58 %
62/63 ans	7	1,08 %
64/65 ans	7	1,08 %
	<u>654</u>	<u>100,00 %</u>

Répartition par ancienneté des bénéficiaires

Ancienneté moyenne : 25,5 années

Répartition des dossiers selon l'ancienneté des bénéficiaires :

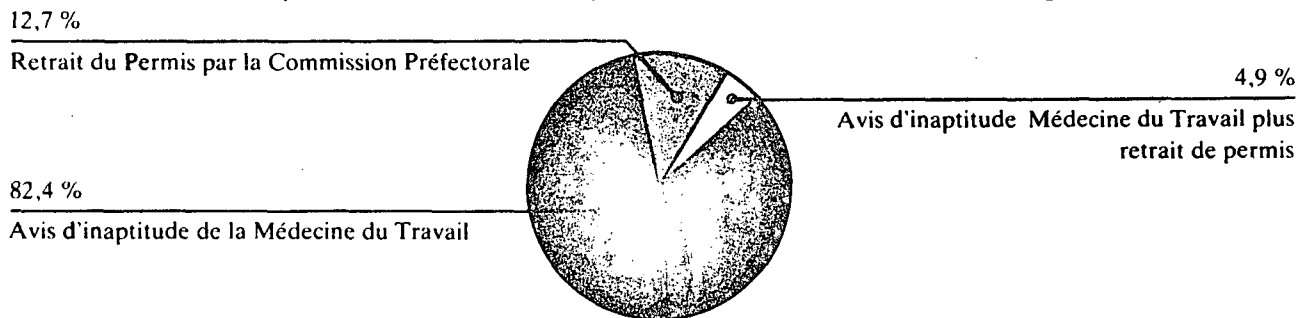
15/19 ans	120	18,35 %
20/23 ans	157	24,00 %
24/27 ans	122	18,65 %
28/31 ans	106	16,21 %
32/35 ans	109	16,67 %
36/39 ans	35	5,35 %
40/47 ans	7	1,07 %
	<u>654</u>	<u>100,00 %</u>

Origine de l'inaptitude à la conduite

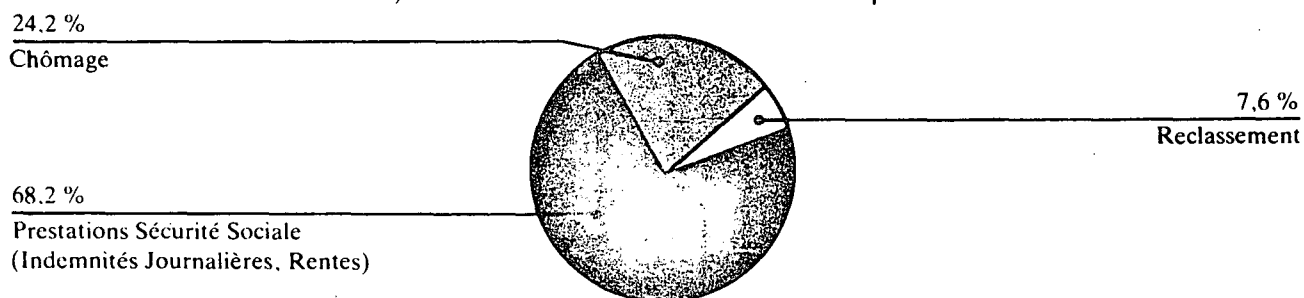
A partir des dossiers présentés à la Commission Médicale Spéciale, l'IPRIAC a effectué une étude épidémiologique destinée à déterminer les principales causes médicales de l'inaptitude à la conduite. Cette étude est régulièrement mise à jour en fonction des arrivées des nouveaux dossiers.

Trois interprétations importantes ont pu être extraites de cette étude :

1) Répartition des dossiers présentés en fonction de leur origine :



2) Orientation des Conducteurs Inaptes :



3) Répartition des affections ayant entraîné l'inaptitude à la conduite :

