

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

Président : A. DOGUET

Rapporteur général : J. RIBAT

RAPPORT SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN-D'OEUVRE  
DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES EN 1980

Le présent rapport est relatif à l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre dans les entreprises de transports terrestres en 1980.

Des rapports similaires ont été établis chaque année depuis 1976.

Il comprend, comme les précédents, 5 parties respectivement relatives :

- aux principales dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles intervenues en 1980
- à la situation de l'emploi
- à la formation professionnelle
- aux conditions de travail
- aux régimes de retraite.

Il n'a pu être établi que grâce à la collaboration des membres du comité qui sont à remercier pour leur concours actif qui permet de faire de ce rapport, oeuvre collective, un premier document de référence.

Il est rappelé que le but poursuivi est l'établissement d'un constat objectif, sans jugement qualitatif.

1 Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1980.

1.-1.- Dispositions législatives et réglementaires.

Des dispositions nouvelles dans le domaine social sont intervenues dans 7 domaines.

1.1.1.- Durée du travail

- Un décret du 17 janvier 1980 a réduit de 48 à 46 heures la durée maximale moyenne du travail dans 39 branches ou sous-branches. Le secteur des transports intérieurs n'est pas concerné par ce

Service d'...

DO

Réf. n°

CDAT  
3397

décret. La durée du travail, légale ou conventionnelle est déterminée à la S.N.C.F., à la R.A.T.P. et les réseaux de transports urbains, les V.F.I.L. et les réseaux secondaires d'intérêt général sur la base d'une moyenne hebdomadaire de 40 heures. Elle reste légalement fixée à 48 heures au maximum en moyenne sur 12 semaines consécutives pour les transports routiers de marchandises et de voyageurs ainsi que pour la batellerie fluviale.

Il est rappelé qu'au cours d'une même semaine, la durée du travail ne peut dépasser 50 heures. Toutefois, en cas de circonstances exceptionnelles, des entreprises peuvent être autorisées à dépasser pendant une durée limitée ce plafond jusqu'à 60 heures au maximum.

- Un arrêté du 18 décembre 1980 a ramené la durée annuelle du travail à la S.N.C.F. de 1.808 heures à 1.800 heures. Cette mesure s'inscrit dans le prolongement de l'arrêté du 8 août 1979 portant refonte de la réglementation du travail à la S.N.C.F. et qui avait conduit l'autorité de tutelle à accepter le principe d'une augmentation du nombre annuel de jours de repos de 4 sur la base d'un jour supplémentaire par an à compter de 1979.

#### 1.1.2.- L'organisation et le fonctionnement des nouveaux prud'hommes.

La juridiction prud'homale a été réorganisée par la loi n° 79-44 du 18 janvier 1979. Les conditions de leur organisation et de leur fonctionnement ont été précisées par décrets n° 79-1022 du 23 novembre 1979 et n° 80-196 du 10 mars 1980.

Les règles relatives à la recevabilité des demandes, à l'assistance et la représentation des parties, à la saisine des conseils, à la tentative de conciliation, telles qu'elles résultent des articles R. 516.1 à R. 516.20 du Code du travail sont inchangées.

En vue d'améliorer le déroulement des procès, deux mesures ont été adoptées. Il s'agit d'une part de l'obligation d'instituer une formation de référé, d'autre part de la possibilité de désigner des conseillers rapporteurs chargés d'instruire les affaires complexes. Il convient de signaler que la mise en place de ce dispositif se heurte à certaines difficultés pratiques.

#### 1.1.3.- La participation et l'actionnariat.

La loi n° 80.834 du 24 octobre 1980 et son décret d'application n° 80.935 du 26 novembre 1980 fixent les conditions dans lesquelles les entreprises industrielles ou commerciales, constituées sous la forme de sociétés par actions, cotées ou non cotées en bourse, ont la faculté de procéder à des distributions gratuites d'actions en faveur de leurs salariés.

#### 1.1.4.- La formation professionnelle.

Une loi du 12 juillet 1980 complétée par un décret du 21 novembre institue un nouveau régime de formations professionnelles alternées organisées en concertation avec les milieux professionnels. La formule de l'alternance qui se caractérise par la combinaison d'un travail et d'une formation, se pratique depuis longtemps au niveau de l'apprentissage et aussi dans le cadre des "contrats emploi-formation". Les dispositions

nouvelles ont pour objet un nouveau type de contrat, le contrat dit de formation alternée qui s'adresse soit aux stagiaires de la formation professionnelle, soit aux salariés titulaires d'un contrat de travail prévoyant une formation professionnelle. Les formations alternées ont pour objet l'acquisition d'une qualification susceptible d'être sanctionnée par la délivrance d'un titre ou diplôme de l'enseignement technologique (secondaire ou supérieur) soit d'une attestation de qualification homologuée, ou encore la préparation ou l'adaptation à un emploi.

#### 1.1.5.- Emploi.

Un nouveau dispositif a été mis en place en vue d'assurer aux salariés âgés licenciés pour motif économique à partir de 56 ans et 2 mois de bénéficier jusqu'à 60 ans d'une ressource garantie égale à 70 % du salaire brut de référence. Ce nouveau dispositif résulte d'un accord entre partenaires sociaux du 13 juin 1980 agréé par arrêté du 25 juillet 1980 et d'un arrêté du 11 août 1980. L'accord institue une allocation conventionnelle égale à 58 % du montant du salaire brut de référence, l'arrêté prévoit en complément une allocation du F.N.E. égale à 12 % du même salaire.

#### 1.1.6.- Sécurité sociale.

- La loi du 28 décembre 1979 relative au financement de la sécurité sociale a prévu l'obligation pour les salariés retraités qui n'y étaient pas encore soumis, de cotiser à l'assurance maladie, invalidité, décès tant sur les retraites de base que sur les retraites complémentaires.

Des décrets du 24 avril 1980 ont fixé les modalités de recouvrement ainsi que les taux et conditions d'exonération de ces cotisations.

Ces mesures, en ce qui concerne le secteur des transports s'appliquent à l'ensemble des salariés affiliés au régime général (entreprises de transport routier, de transports urbains, V.F.I.L., remontées mécaniques, restauration ferroviaire). Elles ne concernent pas les cheminots retraités ni les anciens agents de la RATP soumis à un régime particulier et qui cotisaient déjà sur leur pension les premiers au taux de base de 3,90 %, les seconds au taux de 1,25 %, le taux retenu dans le régime général étant de 1 % pour les pensions servies par ce régime et de 2 % pour les pensions complémentaires.

Dans la même optique, le taux de cotisation applicable aux pensions servies par la C.A.M.R. a été fixé à 1,5 %.

Toujours dans le cadre des mesures prises en vue de remédier au déficit de la sécurité sociale, sont à signaler :

- le décret n° 80-24 du 15 janvier 1980 instituant à compter du 1er mai 1980 le principe du ticket modérateur d'ordre public, autrement dit une participation obligatoire aux frais de santé, hormis les frais d'hospitalisation. En fait, ce texte n'a pas reçu application, une action de prévention des organismes mutualistes se substituant au ticket modérateur.

- le décret n° 80.8 du 8 janvier 1980 modifiant la prise en charge des affections comportant un traitement prolongé et une thérapeutique particulièrement coûteuse.

#### 1.1.7.- Interdiction de circulation.

Un arrêté du 26 août 1980 modifié par un arrêté du 2 octobre 1980 a porté de 16 à 24 heures l'interdiction de circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés.

Ce texte a été pris à la suite des travaux du comité social et était partie intégrante des 33 propositions d'action faites par ce comité en vue d'améliorer la sécurité routière.

La période d'interdiction retenue en définitive s'étale du samedi 22 heures au dimanche 22 heures. Elle est la même pour les jours fériés, que ceux-ci soient ou non accolés à une fin de semaine.

Cette mesure a donné lieu à des réactions en sens inverse. Les représentants des salariés ont estimé qu'elle n'était pas susceptible d'améliorer les conditions de vie des intéressés, dès lors qu'elle n'était pas de nature à favoriser la reprise de service seulement le lundi ; les représentants des employeurs ont principalement remis en cause l'assimilation faite entre les dimanches ordinaires et les jours fériés non encadrés par un dimanche.

A noter également, toujours en ce qui concerne les interdictions de circulation, l'intervention d'un arrêté du 30 décembre 1980 relatif à l'utilisation de certaines sections autoroutières de la région Ile de France

#### 1.2.- Dispositions contractuelles et conventionnelles.

1.2.1.- Les négociations relatives à l'évolution des rémunérations sont évoquées au chapitre 5 du présent rapport.

1.2.2.- Dans les autres domaines est à signaler en particulier l'accord intervenu le 24 septembre 1980 en ce qui concerne l'institution d'un régime de prévoyance destiné à couvrir le risque spécifique d'invalidité à la conduite.

L'accord en cause concerne différents sous-secteurs : les transports routiers de marchandises et de voyageurs, les transports urbains, les V.F.I.L.

Les bénéficiaires doivent avoir occupé durant 15 ans au moins un emploi de conducteur, être âgés de 50 ans au moins et avoir été reconnus inaptes à la conduite par une commission médicale spéciale.

Ceux âgés de 50 à 55 ans percevront 25 % de leur dernière rémunération pendant 2 ans et 35 % ensuite. Ceux âgés de 55 ans et plus percevront 25 % de leur dernière rémunération pendant 3 ans et 35 % ensuite.

Le financement du régime est assuré par la perception de cotisations au plus égales à 0,35 % des rémunérations et réparties à raison de 60 % à la charge de l'employeur et 40 % à la charge des salariés.

La mise en oeuvre effective de ce nouveau régime implique :

- l'adaptation des conventions collectives des branches professionnelles concernées,
- la rédaction des statuts et du règlement intérieur du régime,
- la mise en place de l'organisme de gestion

1.2.3.- La contribution patronale obligatoire au financement des oeuvres sociales des comités d'entreprises des entreprises de transport routier et activités auxiliaires du transport, fixée à 0,25 % de la masse des salaires a été portée à 0,30 % à compter du 1er janvier 1981. Ce taux sera porté à 0,40 % à compter du 1er janvier 1982.

1.2.4.- Dans le secteur des transports urbains, l'indemnité de départ à la retraite ou pour cause de réforme qui était égale à la rémunération d'une journée par année de présence dans l'entreprise est maintenue à ce niveau pour les salariés ayant une ancienneté inférieure à 10 ans et est portée à 3/4 de mois du dernier salaire après 10 ans d'ancienneté, 1 mois 1/4 après 15 ans, 1 mois 3/4 après 20 ans, 2 mois 1/4 après 25 ans et 2 mois 3/4 après 30 ans.

Ces nouvelles dispositions prennent effet à compter du 1er octobre 1980.

1.2.5.- Bien que des accords ne soient pas encore intervenus entre les partenaires sociaux du transport routier, il doit être fait état de travaux poursuivis par deux groupes de travail les réunissant, en vue de :

- promouvoir une politique de réduction effective de durée du travail en tenant compte des contraintes spécifiques de l'activité exercée,
- établir une nouvelle classification des emplois entraînant la mise en place de nouvelles grilles de rémunérations conventionnelles.

## 2

### Situation de l'emploi.

Il n'est pas aisé de dégager en ce domaine une appréciation sûre de la situation. Néanmoins la tendance générale des années antérieures se retrouve en 1980.

C'est dire que globalement le niveau général dans les transports reste stable (il accuse une baisse de 1,7 % pour l'ensemble des activités), les diminutions constatées à la S.N.C.F. étant compensées par une légère croissance des effectifs dans les transports urbains de voyageurs et dans les transports routiers de marchandises.

#### 2.1.- Transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Les tableaux 1, 1 bis, 2, 3, 3 bis et 4 annexés au présent rapport reprennent en les actualisant les données numériques fournies chaque année depuis 1976. Leur comparaison fait apparaître que sur 5 ans (1974 - 1978) :

- le nombre total d'entreprises croît régulièrement. Il

s'est élevé de 26.251 à 30.437,

- le nombre total d'entreprises sans salariés connaît la même évolution en plus accentuée : 9.437 en 1974, 11.348 en 1978.

A noter à cet égard une tendance récente vers "l'artisanat" sous de nouvelles formes. On semble assister à une diversification des entreprises vers des activités annexes du transport, tandis que le transport lui-même est confié à des tractionnaires, ceux-ci acceptant d'effectuer les transports les moins rémunérateurs et les plus difficiles à assurer en respectant les différentes réglementations. Cette situation étant susceptible d'avoir des conséquences non négligeables non seulement au regard de la structure du secteur mais aussi sur le plan du fonctionnement du marché des transports, la direction des transports terrestres a décidé d'entreprendre une étude particulière à ce sujet.

- les effectifs salariés ayant une activité dans le secteur, non compris les auxiliaires de transport, suivent une évolution parallèle : 215.592 en 1974, 251.670 en 1978.

L'augmentation est proportionnellement beaucoup plus importante pour les transports de voyageurs urbains et interurbains (56.795 en 1974, 71.307 en 1978) que pour les transports de marchandises, (158.797 en 1974, 180.363 en 1978).

- sur les 36.000 emplois nouveaux créés en 5 ans, près de 24.000 concernent les conducteurs.

En ce qui concerne les entreprises de location (tableau n° 2 bis), leur nombre s'est accru, toujours sur 5 ans, de 48 % (2.719 contre 1.830), les effectifs globaux seraient restés à peu près stables, autour de 21.000, ceux des conducteurs augmentant de 1.400 environ.

Ces indications ne peuvent pas être prises au pied de la lettre et des estimations faites sur d'autres bases, en particulier à partir du nombre de licences modèles 11 et 13 (26.000) font apparaître des effectifs sensiblement supérieurs. L'écart résulte probablement de ce que les statistiques prennent seulement en compte les entreprises dont l'activité, sinon exclusive tout au moins principale, s'exerce dans le domaine de la location.

- en ce qui concerne les auxiliaires de transports terrestres, l'évolution sur 5 ans est limitée. Le nombre d'entreprises marque une certaine tendance à l'augmentation : 953 contre 836, par contre les effectifs régressent : 62.035 contre 65.506.

Pour intéressantes que soient ces constatations statistiques, elles n'ont qu'un caractère rétrospectif. Les chiffres susceptibles d'être mentionnés pour un passé plus récent ont une précision beaucoup moins grande, et les projections susceptibles d'être faites pour l'avenir, une allure encore plus aléatoire. Il paraît néanmoins intéressant de noter l'évolution de l'indice des effectifs par branches pour 1980.

Observation étant faite de la nature imparfaite de cet indice qui agrège tous les transports, à l'exclusion de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., donc y compris les transports aériens et maritimes, mais qui n'intègre pas les entreprises de moins de 10 salariés, l'évolution en 1980 de l'indice des effectifs dans les transports a été globalement positive, mais une détérioration est apparue pour le 3ème trimestre et s'est légèrement accrue au cours du 4ème trimestre ainsi que le fait apparaître le tableau ci-après :

	Evolution de l'indice des effectifs en 1980				
	1er trimestre	2ème trimestre	3ème trimestre	4ème trimestre	TOTAL
Toutes activités	- 0,2	+ 0,5	- 0,7	- 1,3	- 1,7
Transports	- 0,1	+ 1,1	- 0,6	- 0,1	+ 0,3

Cette évolution exprimée en pourcentage pour l'ensemble du territoire est probablement assez contrastée selon les régions mais il n'a pas été possible de fournir cette année des précisions plus complètes.

Les indications sont corroborées par les résultats des enquêtes de conjoncture trimestrielles faites par le C.P.T.

Pour les années à venir, des études ont été conduites dans le cadre des travaux préparatoires du VIIIème Plan. Selon les hypothèses retenues en ce qui concerne l'évolution du trafic (croissance annuelle de 3 ou 4 %, réduction horaire de travail de 0,5 à 4 % par an) les créations possibles d'emplois évolueraient entre 5 à 6.000 par an dans l'hypothèse basse et 10 à 15.000 en hypothèse haute.

## 2.2.- S.N.C.F. (Tableau n° 5)

Les effectifs S.N.C.F. ont diminué de 4.500 unités environ (253.100 contre 257.600) soit 1,7 % par rapport à la situation précédente. Dans le même temps, le trafic voyageurs en voyageurs/kilomètres (V/K) augmentait de 1,6 % mais le trafic marchandises, en tonnes/kilomètres (T/K) diminuait de 1,7 %.

Cette baisse des effectifs porte essentiellement sur le personnel d'exécution et se répartit à raison d'environ 4.300 pour les agents du cadre permanent et de 850 pour les auxiliaires. En revanche et dans le même temps, le personnel de maîtrise et des cadres progresse d'à peu près 750 unités. Cette situation traduit l'évolution permanente des techniques que mène l'entreprise et l'adaptation corrélative de la définition des postes de travail requérant une plus grande qualification et partant, une amélioration de la position hiérarchique du personnel.

La diminution des effectifs enregistrée au cours des cinq dernières années résulte de leur adaptation constante aux besoins de l'entreprise dans le souci d'une saine gestion. Elle a été possible par le développement des investissements, la modernisation des moyens, les réorganisations et la suppression de certaines activités.

## 2.3.- Transports urbains de voyageurs (Tableau n° 6)

Les effectifs R.A.T.P. (tableau n° 6) s'élèvent au 31 décembre 1980 à 36.986, soit une très légère diminution (134) par rapport à 1979, diminution qui concerne essentiellement des agents d'accompagnement des trains.

Cette réduction a pu intervenir malgré la mise en service de nouvelles lignes, en particulier le prolongement du métro jusqu'à BOULOGNE et du R.E.R. à VAIRES-TORCY. Des allègements d'effectifs résultent aussi de la diminution du volume des travaux neufs et de réduction liée à la maintenance du matériel en service.

Les informations disponibles concernant l'évolution des effectifs des réseaux de province sont plus aléatoires. En 1979, après enquête effectuée auprès de ses adhérents, l'Union des transports publics urbains et régionaux avait évalué leur croissance à 1,80 % environ. Les résultats de la même enquête réalisée pour 1980 ne seront connus que fin avril. Dans ce secteur, le nombre d'emplois tenus par des étrangers est limité, moins de 2,5 % ; il s'agit essentiellement de personnel d'atelier et d'entretien. Le nombre d'emplois féminins est également faible : 6 à 7 % - essentiellement des agents de maîtrise et des conducteurs receveurs. Sur un effectif de plus de 12.000 conducteurs, 145 seulement concernent des contrats de travail à temps partiel.

A la suite d'une augmentation du nombre des agressions au niveau de la R.A.T.P. ou dans les réseaux des grandes agglomérations, certaines organisations syndicales ont demandé un renforcement des effectifs à certaines heures, propre selon elle, à dissuader des agresseurs éventuels et à améliorer la sécurité du personnel et des voyageurs.

Les réseaux suivent avec attention l'évolution de la situation et ont déjà pris un certain nombre de mesures, protection matérielle des machinistes, liaisons par radio-téléphone avec la police, renforcement des effectifs de contrôle des circulations, mise en place d'un système coordonné d'interventions des forces de l'ordre.

#### 2.4.- Navigation fluviale (Tableau n° 7)

Par rapport à 1979, le niveau général de l'emploi a été en 1980 globalement stable et les effectifs du personnel navigant avoisinent comme l'année précédente 2.900 personnes.

Le trafic, quant à lui, est égal à celui de 1979 exprimé en tonnes transportées ; il a progressé par contre de 2,1 % en tonnes kilomètres. Cette progression est due principalement aux marchandises générales, charbon en particulier ; les hydrocarbures et les matériaux de construction continuent de régresser.

#### 2.5.- Défaillances d'entreprises (Tableau n° 8)

Le nombre de défaillances d'entreprises continue à croître : il s'est élevé de 616 en 1979 à 679 en 1980, soit une augmentation de 10,2 %. Pour l'ensemble des activités, tous secteurs confondus, ce pourcentage est de 11,7 %.

#### 2.6.- Licenciements pour cause économique (Tableau n° 9)

Le nombre de licenciements pour cause économique a augmenté : il est passé de 5.283 à 5.970. Les régions les plus touchées sont la Basse-Normandie, le Languedoc, l'Aquitaine, la Provence-Côte d'Azur, la Picardie, le Nord-Pas de Calais.

#### 2.7.- Chômage (Tableau 11)

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

Les années précédentes il était publié plusieurs tableaux relatifs au chômage faisant apparaître le nombre de chômeurs allocataires, le nombre de premiers paiements effectués en cours d'année et le nombre de bénéficiaires de l'allocation supplémentaire d'attente.

Le changement de réglementation intervenu le 1er juillet 1979 (loi n° 79-32 du 16 janvier 1979 et accord paritaire national du 16 mars 1979) a interrompu la publication des statistiques de l'U.N.E.D.I.C. relatives à l'indemnisation de chômage sous leur forme antérieure.

Avant le 1er juillet 1979, l'allocation spéciale de chômage (AS) était complétée pour les demandeurs d'emploi licenciés pour cause économique par une allocation spéciale d'attente (ASA) jusqu'à 50 % du salaire de référence.

Actuellement l'allocation de base (AB) remplace l'allocation spéciale mais les statistiques relatives à cette allocation ne comprennent plus les licenciés pour cause économique (qui reçoivent l'allocation spéciale (ASP)) ni certaines catégories de jeunes à la recherche d'un premier emploi (qui reçoivent l'allocation forfaitaire) ni les bénéficiaires actuels de l'allocation de fin de droits.

Les conditions d'attribution de ces différentes allocations sont rappelées sous le tableau n° 11.

Depuis janvier 1980, de nouvelles statistiques sont publiées d'où est extrait le tableau n° 11. Il s'agit de statistiques de paiements qui portent sur les premiers paiements et les bénéficiaires de chaque allocation. Le fait que ces statistiques soient fondées sur des paiements qui ne tiennent pas compte des paiements rétroactifs entraîne une sous-estimation du nombre réel de chômeurs indemnisés de l'ordre de 20 %.

Sans s'apesantir sur les chiffres figurant en annexe, on peut néanmoins constater un accroissement important au cours du dernier trimestre de 1980 du nombre de premiers paiements effectués dans les 3 secteurs (transports routiers, navigation intérieure, auxiliaires de transport).

2.7.2.- Les documents ainsi fournis 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 du travail 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 l'évolution depuis 1975 dans le secteur des transports par rapport à l'ensemble des activités.

Période	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts)		
	Transport - 1 -	Toutes activités - 2 -	% colonne 1/2
Moyenne 1975	18.546	839.715	2,20
1er trimestre 1976	23.314	938.235	2,5
2ème " 1976	19.254	812.989	2,36
3ème " 1976	20.656	955.352	2,16
4ème " 1976	25.012	1.036.000	2,41
Moyenne 1976	22.059	935.644	2,35
1er trimestre 1977	25.522	1.020.563	2,5
2ème " 1977	22.889	967.696	2,36
3ème " 1977	25.649	1.175.082	2,18
4ème " 1977	28.336	1.144.890	2,47
Moyenne 1977	25.598	1.077.057	2,37
1er trimestre 1978	27.615	1.073.166	2,57
2ème " 1978	25.353	1.039.259	2,43
3ème " 1978	28.301	1.284.583	2,20
4ème " 1978	31.624	1.328.308	2,38
Moyenne 1978	28.220	1.168.000	2,41
1er trimestre 1979	31.964	1.313.014	2,43
2ème " 1979	28.345	1.232.967	2,29
3ème " 1979	30.030	1.423.879	2,10
4ème " 1979	33.635	1.468.872	2,28
Moyenne 1979	30.993	1.359.683	2,27
1er trimestre 1980	33.009	1.412.320	2,34
2ème " 1980	28.931	1.296.213	2,23
3ème " 1980	31.889	1.518.984	2,10
4ème " 1980	37.539	1.631.989	2,30
Moyenne 1980	32.842	1.464.876	2,24

Malheureusement, les statistiques sont données globalement pour l'ensemble du secteur "transport" ; elles comprennent donc les activités maritimes et aériennes ainsi que le secteur des télécommunications. Quoi qu'il en soit, les comparaisons restent intéressantes.

En 1980, le nombre des demandeurs d'emplois s'est accru dans le secteur des transports tout comme dans l'ensemble des activités. On constate que chaque année, c'est au premier trimestre que le rapport est le plus défavorable au secteur du transport, celui-ci devenant le meilleur au cours du 3ème trimestre. Sur la moyenne de l'année le rapport en 1980 se situe autour de 2,24 qui est la moyenne la plus faible depuis 1975, ce qui tend à prouver que la détérioration de l'emploi est moins forte dans les secteurs du transport que dans les autres activités. Ceci est corroboré si l'on se réfère au nombre de salariés pris en compte dans les statistiques de l'UNEDIC à partir d'un regroupement qui est le même que celui figurant dans le tableau ci-dessus.

Au 31 décembre 1978, on dénombrait à ce titre 13.245.966 salariés, le groupe transport et télécommunications représentant dans ce total 475.158.

Au 31 décembre 1979, 13.338.285 salariés étaient affiliés à l'UNEDIC dont 487.301 pour le secteur "transports et télécommunications".

D'une année sur l'autre on constate une augmentation de 0,7 % du nombre de salariés pour l'ensemble des activités. Par contre, l'augmentation dans le secteur "transports et télécommunications" est de 1,5 %.

Rapporté à l'ensemble, le secteur qui nous intéresse représente 3,62 % à rapprocher des 2,24 % mentionnés ci-dessus.

Sans s'attacher à la valeur absolue des comparaisons que l'on peut faire à partir du tableau ci-dessus, on peut noter que :

- le nombre des demandeurs d'emplois en moyenne mensuelle a augmenté de 1975 à 1980 de 77 %
- entre 1979 et 1980, le nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois a augmenté de 5,97 %. L'augmentation entre 1978 et 1979 était de 8,94 % et entre 1977 et 1978 de 10,24 %. On constate donc un ralentissement proportionnel de l'augmentation des demandeurs d'emplois.
- cette remarque doit être corrigée si l'on compare les chiffres du dernier trimestre 1980 par rapport au dernier trimestre 1979. Dans ce cas en effet, l'augmentation est de 11,6 % alors qu'en 1979, par rapport à 1978, l'augmentation n'était que de 6,35 %. Ceci marquerait bien en définitive une dégradation très récente.

En valeur absolue, le nombre de demandeurs d'emplois au 4ème trimestre 1980 est le plus élevé de ceux qui sont recensés dans le tableau.

3

## 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.

#### 3.1.1.- Formation des jeunes

##### 1°) Les apprentis (liés à la S.N.C.F. par contrat d'apprentissage)

- la S.N.C.F. forme environ 750 apprentis par an dans 2 centres d'apprentissage comprenant 24 annexes. Cette 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). Le pourcentage de réussite au C.A.P. est supérieur à 95 %.
- Au-delà, les meilleurs d'entre eux (environ 70) suivent sur 2 ou 3 ans des cours de promotion professionnelle de 2ème degré qui leur donnent une formation équivalente au baccalauréat, B.T.S. ou D.U.T., et leur permettent d'accéder au "niveau maîtrise".
- Après une dernière sélection, 15 environ de ces derniers arrivent en 3 ans de plus au "niveau ingénieur" et accèdent au "niveau cadre".

##### 2°) Les élèves

Ils sont recrutés directement au cadre permanent, pour le transport et le SERNAM et reçoivent une formation en 2 ans tout en étant en poste dans les gares (vendeurs de billets, contrôleurs de trains, etc...) Ils entrent, en 1ère année, au 1er niveau de l'exécution et sont au 2ème niveau de l'exécution en 2ème année. Ensuite, environ 60 % des anciens élèves sont reçus à un examen de la filière qu'ils ont choisie (mouvement, direction et encadrement des établissements, exploitation, bureaux des gares ...) leur donnant accès au "niveau maîtrise". Après, ils peuvent préparer un concours d'accès au "niveau cadre" (inspecteur) : environ 10 % d'entre eux le passent avec succès.

- nombre d'élèves :	1975 :	250	dont	45	jeunes filles
	1976 :	300	dont	90	jeunes filles
	1977 :	196	dont	56	jeunes filles
	1978 :	228	dont	68	jeunes filles
	1979 :	165	dont	41	jeunes filles
	1980 :	202	dont	64	jeunes filles.

##### 3°) Les techniciens "exploitation"

Ils sont recrutés par concours (niveau du baccalauréat) en vue d'accéder à des emplois de maîtrise dans la fonction Transport et au SERNAM (120 techniciens recrutés en 1979, 145 en 1980).

4°) Les attachés, jeunes recrutés sur titres, sont classés en sept groupes sur des niveaux hiérarchiques différents correspondant à leur niveau scolaire ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée à leur futur emploi et qui a essentiellement pour but de leur permettre :

- . d'acquérir les connaissances techniques et professionnelles nécessaires à l'exercice de leurs fonctions,
- . de se préparer progressivement à assumer des responsabilités.

La S.N.C.F. recrute environ 550 attachés par an, ce chiffre correspondant aux cinq groupes les plus élevés. Pour les deux derniers groupes (6 et 7), le titre d'attaché n'est accordé qu'au terme d'une période de 6 mois à 1 an si le comportement des intéressés le justifie.

5°) Les embauchés sans qualification sont recrutés dans un emploi de début, après avoir satisfait à un examen d'admission comportant des épreuves simples et si nécessaire à un examen psychotechnique. Dès leur embauchage, ils reçoivent des informations générales au cours de l'accueil. Ensuite, ils suivent une formation d'adaptation qui leur donne les connaissances utiles dans leur nouvel emploi. Puis en cours de carrière ils bénéficient de formations d'entretien et de perfectionnement de leurs connaissances. Par le biais de la promotion professionnelle et de la promotion sociale, ils peuvent acquérir une qualification professionnelle et un niveau hiérarchique plus élevé.

### 3.1.2. Formation continue

#### 1°) Nombre de stagiaires, d'heures de stage et de congés de formation par catégories d'emploi

Catégories	Nombre d'heures de stage			Nombre de congés de formation accordés		
	1977	1978	1979	1977	1978	1979
Cadres .....	209.296	229.406	222.909	1	2	2
Agents de maîtrise	1.162.702	1.213.171	1.140.383	43	43	30
Agents d'exécution	9.217.519	9.036.305	9.027.772	75	78	90
				11(1)	16(2)	10(3)
	10.589.517	10.478.882	10.391.064	130	139	132

(1) dont 9 auxiliaires et 2 contractuels.

(2) dont 11 auxiliaires et 5 contractuels.

(3) dont 8 auxiliaires et 2 contractuels.

2°) Importance de la formation en fonction de l'effectif

	1976	1977	1978	1979
Effectifs S.N.C.F. ....	272.519	265.444	261.834	256.711
Nombre d'heures de stagiaires .....	10.713.637	10.589.517	10.478.882	10.391.064
Equivalence en agents/année .....	6.200	6.128	6.064	6.013
Rapport en %				
<u>Effectif en formation</u> .....	2,28 %	2,31 %	2,31 %	2,34 %
<u>Effectif total</u>				

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

	1976	1977	1978	1979
<u>Type de stage (1)</u>				
- Prévention .....	2.048	2.786	2.065	3.099
- Adaptation dont hors entreprise	53.489 (64)	55.367 (75)	57.661 (80)	51.129 (137)
- Promotion dont hors entreprise	14.657 (92)	17.082 (71)	17.975 (65)	18.162 (72)
- Perfectionnement des connaissances dont hors entreprise .....	102.431 (1.022)	120.620 (833)	115.971 (1.029)	119.052 (1.044)

4°) Coût de la formation professionnelle continue

	Montant des dépenses effectivement consenties			
	1976	1977	1978	1979
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise)	128.718.921	152.775.611	162.203.421	187.972.151
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	363.812.620	444.610.071	495.027.019	548.130.352
<u>Autres dépenses</u>	10.441.920	36.603.791	42.267.766	44.398.557
Total ....	502.973.461	633.989.473	699.498.206	780.501.060

- (1) Les stages de prévention ont pour objet de réduire les risques d'inadaptation des qualifications à l'évolution des techniques et des structures des entreprises, en préparant les travailleurs menacés de licenciement à une mutation d'activité.  
Les stages d'adaptation ont pour objet de faciliter l'accès à un premier emploi ou à un nouvel emploi, notamment pour les jeunes pourvus d'un diplôme professionnel.  
Les stages de promotion permettent d'acquérir une qualification plus élevée.

5°) Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle

1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
4,1 %	4,1 %	4,7 %	4,7 %	4,5 %	4,9 %	4,9 %	4,9 %

3.2.- R.A.T.P.

3.2.1.- Formation des jeunes

L'école technique de la R.A.T.P. recrute chaque année par concours 90 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement secondaire dans deux sections :

- la section mécaniciens d'entretien (65 élèves)
- la section électromécaniciens (25 élèves).

1°) La 1ère section conduit en 3 ans au C.A.P. de mécanicien d'entretien.

2°) La 2ème section conduit :

- pour la moitié des élèves au C.A.P. (certificat d'aptitude professionnelle) d'électromécanicien, en 3 ans ;
- pour l'autre moitié (les 13 meilleurs) au C.A.P. d'électromécanicien, en 2 ans, et au C.A.P. d'électronicien avec une 3ème année (ces élèves possèdent les 2 C.A.P. au bout de 3 ans).

La réussite aux C.A.P. est pratiquement de 100 %;

Les 2/3 des élèves de l'Ecole technique sont apparentés à des agents de la Régie.

Sur les 2.593 anciens élèves de l'Ecole :

- 60 % sont actuellement dans les catégories "agents d'exécution" et "techniciens",
- 24 % sont actuellement dans la catégorie "agents de maîtrise",
- 16 % sont actuellement dans la catégorie "cadres".

3.2.2.- Formation continue

1°) Nombre d'heures de stage et de congés de formation par catégories d'emplois :

Catégories d'emploi	Nombre d'heures de stage		
	1977	1978	1979
Cadres	64 218	76 939	87 780
Agents de maîtrise	226 081	230 315	289 425
Agents d'exécution	1 186 155	1 078 004	915 540
TOTAL	1 476 454	1 385 258	1 292 745

Catégories d'emploi	Nombre de congés-formation accordés		
	1977	1978	1979
Cadres	5	6	6
Agents de maîtrise	378	331	293
Agents d'exécution	601	721	736
TOTAL	984	1 058	1 035

2°) Importance de la formation en fonction de l'effectif

	1977	1978	1979
Effectifs RATP	37 069	37 468	37 210
Nombre d'heures de stagiaires	1 476 451	1 385 258	1 292 745
Equivalence en agents/année	813	766	715
Rapport en % en $\frac{\text{formation}}{\text{effectifs}}$	2,19 %	2,04 %	1,92 %

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

Type de stage	1977	1978	1979
Prévention (dont hors entreprise)	950 (100)	571 (124)	174 (74)
Adaptation (dont hors entreprise)	2 604 (10)	2 951 (21)	2 685 (128)
Promotion (dont hors entreprise)	1 818 (98)	1 654 (56)	1 708 (52)
Perfectionnement des connaissances (dont hors entreprise)	16 234 (2 447)	17 915 (3 143)	20 196 (3 531)

## 4°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1977	1978	1979
Fonctionnement des stages (organisés dans l'entreprise)	26 932 999	32 073 591	35 990 063
Rémunérations (versées aux stagiaires par l'entreprise)	53 448 110	60 838 081	60 156 427
Autres dépenses	4 380 221	5 191 496	9 825 666
<b>TOTAL</b>	<b>84 761 330</b>	<b>98 103 168</b>	<b>110 972 156</b>

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle		
1977	1978	1979
4,26 %	4,33 %	4,41 %

## 3.3.- Transports routiers (Tableaux n°s 12 et 13)

La formation professionnelle dans ce secteur est principalement assurée par 2 organismes : l'A.F.T. et PROMOTRANS. Ont été agréés pour dispenser la formation obligatoire relative aux transports de marchandises dangereuses :

- pour la spécialisation n° 1 (explosifs, munitions) : l'A.F.T.- Formation continue
- pour la spécialisation n° 2 (gaz de pétrole liquéfié) : le Comité professionnel du Propane et du Butane, ainsi que FLUVIA
- pour la spécialisation n° 3 (carburants, combustibles liquides) : l'Association pour la prévention dans les transports d'hydrocarbures (A.P.T.H.), FLUVIA, PROMOTRANS, l'Association pour la formation dans le négoce de combustibles (ASFONECO), l'A.F.T. - Formation continue
- pour la spécialisation n° 4 (autres marchandises des classes I d, I e), II, III a), III b), III e), IV a, V et VII): l'A.F.T.- Formation continue et FLUVIA

- pour la spécialisation-n° 5 (matières radioactives) : l'Institut National des Sciences et Techniques nucléaires (organisme relevant du C.E.A.)

3.3.1.- Au niveau de la formation initiale, ont été créés, à tous les niveaux des diplômes particuliers au transport.

- a) - six universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport,
  - des départements "transport logistique" d'I.U.T. forment des techniciens supérieurs titulaires de D.U.T.
  - d'autres écoles dispensent un enseignement supérieur des transports : école supérieure des transports (E.S.T.) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (E.N.O.E.S.), H.E.C., E.S.S.E.C., école des praticiens du commerce international (E.P.S.C.I.) ;
- b) certains lycées d'enseignement professionnel (L.E.P.) préparent soit au brevet de technicien "transport" (B.T.T.), soit au brevet d'études professionnelles d'agent du transport (B.E.P.), soit au C.A.P. de conducteurs routiers, diplôme qui peut être préparé également par la voie de l'apprentissage.
- c) à noter également l'existence d'un C.A.P. de déménageur professionnel et d'un C.A.P. de mécanicien poids lourds ;
- d) enfin une école gérée par l'A.F.T. prépare à l'emploi d'agent de maîtrise.

3.3.2.- 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 A.F.P.A., soit dans le cadre des obligations militaires, dans des centres de préparation de l'Armée (durée des stages : 16 à 19 semaines), soit enfin dans les centres A.F.T. et PROMOTRANS.

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

3.3.3.- 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.

3.3.4.- Enfin est assurée la préparation à l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur, attestation qui est requise, sauf en cas de détention de certains diplômes, des personnes désireuses de créer une entreprise de transports de marchandises, de voyageurs ou de location de véhicules industriels.

Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1973.

La lecture de ce tableau qui, à partir de 1979, totalise les résultats A.F.T. et PROMOTRANS, fait apparaître que :

- le nombre de jeunes ou d'adultes reçus au C.A.P. de conducteurs routiers a été multiplié par 2,3 en 8 ans
- le nombre de stages de préparation au permis C<sup>1</sup> a été multiplié en 5 ans par 2,7 (270 stages au lieu de 105), le nombre de stagiaires passant dans le même temps de 1.809 à 2.579
- le nombre de stagiaires " perfectionnement " a augmenté de 1979 à 1980 de plus de 60 %. Il s'agit là de l'incidence de la formation propre aux transports des marchandises dangereuses

La diminution de la capacité théorique de formation en entreprise alors qu'augmente l'effectif des moniteurs peut surprendre. Elle correspond à une estimation liée elle-même à une méthode de calcul ; il a été considéré que les moniteurs formés pour dispenser la formation en entreprise exercent leur activité pendant 4 ans seulement et que chacun d'eux avait la possibilité de former 20 conducteurs par an.

Comme dans le précédent rapport, les informations sur la formation professionnelle sont complétées par des renseignements statistiques relatifs à la délivrance des permis de conduire (tableau n° 13). Le nombre de ceux délivrés en 1980 a continué globalement à croître (73.662 contre 66.872), mais les variations sont importantes selon les catégories : moins de permis C, plus de permis C 1, plus de permis D, ce dernier valant également permis C.

### 3.4.- Navigation fluviale

#### 3.4.1.- Formation des jeunes et apprentissage

Le Centre de Formation des apprentis de la Navigation intérieure poursuit son développement et a atteint pendant l'année scolaire 1979/1980 son niveau d'accueil maximum avec les structures d'origine, soit 127 inscriptions réparties en 108 apprentis et 19 élèves de C.P.A. En juin 1980, il a été présenté au C.A.P. 34 candidats dont 29 ont été reçus (2 ne s'étant pas présentés aux épreuves).

Pour l'année scolaire 1980/1981, l'effectif s'élève à 148 inscriptions : 125 apprentis et 23 élèves C.P.A. (dont 6 filles). En juin 1981 seront présentés 43 candidats au C.A.P.. Cette évolution a exigé la mise en place de moyens humains et matériels plus importants.

En ce qui concerne la prochaine année scolaire 1981/1982, il est à prévoir, avec un recrutement identique à celui de l'année précédente, l'inscription de plus de 170 élèves et apprentis.

Ainsi la réussite de la formation au C.F.A.N.I. se confirme et la demande d'embauche d'apprentis émanant de toutes les catégories de transporteurs ne peut être satisfaite encore actuellement.

Enfin, à la demande des professionnels, est envisagée la création d'un Brevet professionnel qui pourrait voir le jour dans 2 ans.

### 3.4.2.- Formation continue

L'Institut pour le Développement de la Formation Continue dans la Navigation Fluviale (FLUVIA) a enregistré en 1980 un fort accroissement de son activité formation.

Les stages organisés avaient pour thèmes les suivants :

- Formation à la mécanique avec des stages de plusieurs niveaux. Ces stages théorique et pratique d'une durée de trois jours ont accueilli une soixantaine de stagiaires.
- Organisation du Travail : stage également de trois jours (quarante stagiaires).
- Secourisme du travail : deux jours (cinquante stagiaires).
- Formation au transport des matières dangereuses (hydrocarbures) : cette formation rendue obligatoire par l'arrêté du 27 février 1979 et pour laquelle FLUVIA est habilité, comme il a été indiqué ci-dessus, est organisée en sessions de cinq jours. Une dizaine de stages ont été organisés à Paris, Lyon, Bordeaux et Rouen ; ils ont été suivis par 150 personnes.
- Formation à la réglementation (Règlement Général de Police des Voies Navigables).
- Formation Générale.
- Divers stages intra-entreprises qui ont touché plusieurs dizaines de stagiaires.

En résumé, l'essor de la formation continue dans la profession s'est traduit de deux manières :

- un nombre accru de stages et de stagiaires,
- un allongement très significatif de la durée des stages qui marque une évolution certaine en ce domaine.

Pour 1981, il est envisagé d'élargir les actions de formation aux domaines suivants :

- Technique et utilisation du radar,
- Transport des matières dangereuses : produits chimiques.

#### 4.1.- La durée de travail (Tableau 14, graphique 14 bis, tableau 15)

Avant de commenter les tableaux relatifs à cette rubrique, il convient de rappeler qu'ils sont extraits de l'enquête trimestrielle du Ministère du travail qui 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" comprend tous les transports par route, y compris les transports urbains, où la durée de travail se situe aux environs de 40 h., et que les durées de travail incluent, outre quelques "équivalences", d'usage limité, des "temps à disposition", propres aux transports (art. 4 § 6 du décret du 9 novembre 1949) comptés pour la moitié de leur durée réelle.

Au 1er juillet 1980, la durée hebdomadaire moyenne du travail des ouvriers des transports terrestres, globalement considérés (sédentaires et roulants) restait, dans toutes les branches d'activités, de loin la plus élevée, avec 44,4 h. contre 41,1 h. en moyenne, toutes activités confondues.

Or, observées sur une période de plusieurs trimestres, les deux courbes sont parallèles, sans que la courbe "transports terrestres" prenne une accélération sensiblement plus importante que la courbe "toutes activités", et par conséquent tende à la rejoindre.

On constate même qu'au cours de l'année 1980, la durée du travail des ouvriers des transports terrestres n'a diminué que de 0,2 h. (soit 12 minutes), tandis que la durée du travail "toutes activités" diminuait de 0,3 h. (soit 18 minutes), si l'on compare les résultats statistiques au 1er avril 1980, pour le premier trimestre 1980, et au 1er janvier 1981, pour le dernier trimestre - ces derniers résultats étant encore provisoires.

La durée du travail des employés des transports terrestres, pendant la même période, a diminué de 0,2 h. (12 minutes), alors que la durée / toutes activités revenait à 40,4 h. au 1er janvier 1981, c'est-à-dire à son niveau au 1er avril 1980. La durée de travail des employés des transports terrestres n'est supérieure que d'un peu moins d'1 heure à la moyenne / toutes activités et se trouve dépassée notamment dans la restauration et l'hébergement (42,5 h. au 1er juillet 1980).

Au 1er juillet 1980, les ouvriers des transports terrestres avaient une durée hebdomadaire de travail supérieure de près de 2 h. à ceux de la restauration et de l'hébergement (42,5 h.), de 2 h. supérieure à ceux du bâtiment (42,4 h.), ces deux niveaux étant les plus proches de celui des transports terrestres.

#### Répartition en pourcentage du personnel ouvrier selon la durée du travail (tableau n° 15)

Au 1er juillet 1980, 59,8 % des ouvriers des transports terrestres (2,2 % de moins seulement qu'au 1er juillet 1979) travaillaient 44 h. ou plus, le maximum immédiatement inférieur se

trouvant dans la restauration et l'hébergement avec 38,8 % (12,3 % en moyenne / toutes activités).

38,4 % des ouvriers des transports terrestres (0,5% de moins seulement qu'au 1er juillet 1979) travaillaient encore 46 h. ou plus, ce pourcentage étant de 15 % dans la restauration et l'hébergement (3,4 % en moyenne / toutes activités).

28 % (0,5 % seulement de moins qu'au 1er juillet 1979) travaillaient encore 48 h. ou plus, contre 8,3 % dans la restauration et l'hébergement et 2 % en moyenne / toutes activités).

Or la législation du travail a fixé la durée hebdomadaire moyenne, calculée sur une période quelconque de 12 semaines consécutives, à 48 h. (46 h. même dans quelques branches - cf. décret n° 80-33 du 17 janvier 1980).

#### 4.2.- Contrôle des conditions de travail.

Cette question reste la plus débattue. Les organisations de salariés soutiennent que les conditions de travail des conducteurs continuent dans un trop grand nombre de cas à être mauvaises ou très mauvaises. Les représentants des employeurs considèrent, sans nier l'existence de situations irrégulières, que des efforts positifs ont été faits dans de nombreuses entreprises et qu'il est abusif de généraliser à partir de cas d'épaves.

Comme dans le précédent rapport, figurent ci-après les renseignements fournis par la direction des transports terrestres en ce qui concerne les moyens humains et matériels utilisés pour assurer le contrôle, le niveau de ce dernier et enfin sur les infractions constatées et le taux des amendes prononcées.

##### 4.2.1.- Moyens humains et matériels.

Les contrôles sont effectués soit sur route, soit, a posteriori, en entreprises. Les contrôles sur route sont assurés par les forces de police et de gendarmerie, les contrôleurs des transports terrestres et à un degré moindre par les inspecteurs du travail-transports. Les contrôles en entreprises donnent lieu à des prélèvements de disques opérés essentiellement par les contrôleurs des transports terrestres.

L'effectif des contrôleurs a été porté en 1980 de 300 à 322. 12 emplois supplémentaires sont prévus dans le budget 1981. Celui du corps de l'inspection du travail a été maintenu à 70, dont 46 sont effectivement en fonction "sur le terrain". Aucun de ces deux corps ne consacre, et a 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 2 appareils de lecture semi-automatiques qui correspondent ensemble, dans leurs conditions d'utilisation actuelle, à une capacité d'analyse de 380.000 disques par an environ.

## 4.2.2.- Le niveau du contrôle

## 4.2.2.1.- Nombre d'entreprises contrôlées

Comme en 1979, il a été procédé au titre de 1980 à l'attribution d'un nouveau contingent de licences de transport et toutes les entreprises ayant demandé à en bénéficier ont été soumises à un contrôle.

	1976	1977	1978	1979	1980
- par prélèvement de disques	1.878	3.812	3.488	6.167	11.014
- par les inspecteurs du travail	2.600	2.570	2.814	3.084	3.149
total	4.478	6.382	6.202	9.251	14.163

## 4.2.2.2.- Nombre d'équipages contrôlés

sur route	20.857	153.911	153.185	167.762	199.226
en entreprise	10.435	17.673	24.928	27.799	41.045

## 4.2.2.3. Nombre de journées transport contrôlés

sur route	307.822	316.370	335.524	398.452
en entreprise	211.745	279.162	351.238	492.546

## 4.2.3.- 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 journées-transport analysées.

Année	Temps de conduite				Minimum de repos
	continu	journalier	hebdomadaire	14 jours	
1976	13,3	19,8	16,7	16,4	26,3
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	8,4	20,7

Les deux points les moins respectés restent la durée de conduite journalière et le repos quotidien. 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 (dites normes "Cavaillé").

#### 4.2.4. Sanctions prononcées

4.2.4.1.- Les amendes prononcées en 1980 se répartissent comme suit :

49,7 % inférieures à 100 F, 85,5 % inférieures à 220 F.

Les chiffres portent sur 26.481 amendes prononcées (21.027 l'année précédente).

4.2.4.2.- En outre il a été procédé à 1.673 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absence ou insuffisance de repos.

4.2.5.- Comportement des entreprises de transport routier de marchandises au regard de la réglementation sociale à partir des contrôles par prélèvement de disques effectués à l'occasion des attributions du contingent de licences de zone longue en 1980.

Un contingent de 3.250 licences de transport de zone longue est attribué au titre de 1980. Les attributions ont été effectuées en fonction d'un certain nombre de critères prenant en compte d'une part les résultats économiques des entreprises et d'autre part leur comportement social.

Le tableau n° 16 a été établi à partir de l'exploitation informatique des fiches de comportement des entreprises mise au point à cette occasion. L'examen détaillé de ce tableau donne d'utiles enseignements quant au respect des temps de repos et de conduite au sein des entreprises selon leur taille ou leur activité. Un tableau complémentaire distingue les transporteurs routiers à proprement parler et les loueurs (tableau n° 16 bis).

#### 4.3.- Accidents du travail (Tableaux 17 à 20 bis)

4.3.1.- Le tableau 17, comme les années précédentes, fait apparaître, pour quelques activités, les taux des cotisations d'accidents du travail qui sont fondés sur les risques réels de chaque branche d'activité.

Ce tableau reprend uniquement la tarification collective. Il est rappelé que ce type de cotisations est applicable :

- . aux nouveaux établissements
- . et aux établissements de moins de 20 salariés dans la mesure où l'entreprise à laquelle ils appartiennent n'occupe pas un effectif égal ou supérieur à 20 salariés.

Pour les entreprises de plus de 20 salariés, est applicable soit une tarification mixte (établissement de 20 à 99 salariés), soit une tarification individuelle (établissement d'au moins 100 salariés).

Ce tableau confirme que dans le secteur des transports les risques sont plus faibles pour les transports de voyageurs que pour les transports de marchandises. Il apparaît également que le risque est légèrement plus faible dans les entreprises de location de véhicules industriels. Par contre il est plus élevé pour les transports fluviaux; mais le taux est en baisse sensible en 1981 par rapport à 1980, ce qui est cohérent avec les constatations faites ci-après sur l'évolution des accidents dans ce secteur.

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

Dans le secteur des transports routiers, le nombre des accidents reste proportionnellement supérieur dans le secteur des transports de marchandises que dans celui des voyageurs. Dans ce dernier secteur, il convient de signaler, ce qui n'est pas étonnant, que le nombre d'accidents est proportionnellement supérieur dans les transports urbains que dans les transports interurbains.

En valeur absolue, en 1979, il y a eu 1.279 accidents avec arrêt dans les transports urbains et 1.755 dans les transports interurbains, soit respectivement 5,46 % et 4,92 % de l'effectif pris en considération.

En ce qui concerne les accidents graves, les pourcentages sont respectivement de 0,89 et 0,65.

Globalement, on constate une amélioration de la sécurité puisque les pourcentages d'accidents diminuent dans les 3 catégories d'accidents retenues.

Comparée à l'ensemble du secteur "transports et manutention", le secteur des transports routiers de marchandises obtient des résultats plus mauvais dans les 3 rubriques (accidents avec arrêt, accidents graves, accidents mortels).

4.3.2.2.- Il a paru intéressant de faire figurer cette année dans le tableau des accidents du travail les données statistiques spécifiques aux remontées mécaniques où l'on constate un pourcentage d'accidents supérieur à celui des transports de marchandises pour les accidents avec arrêt et pour les accidents graves.

4.3.2.3.- Il faut noter en 1980 l'amélioration importante dans le secteur des transports fluviaux qui obtient pour la première fois dans toutes les rubriques des meilleurs résultats que les transports routiers de marchandises.

4.3.2.4. Si l'on compare le secteur "transports" à celui regroupant l'ensemble des industries du bâtiment et des travaux publics qui est un secteur à hauts risques, les résultats du transport sont nettement meilleurs pour les accidents avec arrêt et pour les accidents graves. Pour les accidents mortels, on constate une réduction des écarts par rapport aux années précédentes.

#### 4.3.3.- Accidents corporels de la circulation (Tableaux 20 et 20 bis)

Les deux tableaux auxquels se rapporte la présente rubrique font apparaître pour les années 1977, 1978 et 1979, d'une part la répartition des véhicules impliqués dans les accidents en distinguant les véhicules utilitaires en fonction de leur dimension, d'autre part la répartition des impliqués par catégories d'usagers en fonction de la gravité de l'accident.

Pour compléter ces tableaux, signalons que la répartition des véhicules impliqués dans les accidents de la route s'établit, en pourcentage, de la façon suivante :

	1977	1978	1979
véhicules de tourisme ...	64,6 %	65 %	65,2 %
deux roues .....	26,3 %	26 %	26 %
véhicules utilitaires et divers .....	9,2 %	9 %	8,8 %

On peut noter la diminution d'implications des véhicules utilitaires avec l'augmentation corrélative de l'implication des véhicules de tourisme.

Si les statistiques annexées permettent de reclasser les véhicules en fonction de leur dimension et de distinguer les véhicules de transport de marchandises des véhicules de transports de personnes, elles ne font évidemment pas de distinction entre transports pour compte propre et transports pour compte d'autrui.

Rappelons cependant les statistiques de 1977 du S.E.T.R.A. selon lesquelles les véhicules utilitaires dont le PTAC est supérieur ou égal à 2 T. représentent 12,5 % du parc des véhicules motorisés. Parmi ceux-ci, les poids lourds (PTCA égal ou supérieur à 3,5 T.) représentent 4,2 % de l'ensemble du parc automobile et 15,3 % des parcours effectués au niveau national.

Ces pourcentages comparés à ceux qui figurent dans les tableaux 20 et 20 bis confirment que tout compte fait, l'implication des véhicules utilitaires reste proportionnellement inférieure à celle des autres types de véhicules.

#### 4.4.- Comité d'hygiène et de sécurité (Tableau 21)

Le tableau 21 reprend les données de 1979.

Les chiffres fournis ont été établis à partir du seuil de l'obligation en vigueur à l'époque, c'est-à-dire pour les établissements de plus de 300 salariés. Ils ne peuvent donc rendre compte des instructions données le 13 mars 1980 par le ministre des transports aux inspecteurs du travail-transport en vue d'assujettir à l'obligation de doter d'un comité d'hygiène et de sécurité les établissements de plus de 50 salariés. Ces instructions s'appuyaient sur l'article R. 231.1 du Code du travail. Elles ont été consacrées depuis lors et comme prévu dès leur intervention, par le décret du 3 mars 1981.

#### 4.5.- Délégués du personnel - Comité d'entreprises - sections syndicales.

##### 4.5.1.- Transports routiers

Le tableau ci-après indique depuis 1974 le nombre d'entreprises (ou d'établissements) tenus d'avoir des délégués du personnel (plus de 10 salariés) et un comité d'entreprise (plus de 50 salariés) et celles qui effectivement répondent à cette exigence.

	1974	1975	1976	1977	1978	1979
a) Délégués du personnel						
1 - Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis .....	5.711	5.955	6.068	6.335	6.912	7.476
2 - Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués .....	1.822	2.050	2.122	2.224	2.277	2.333
3 - Nombre de procès-verbaux de carence ....	426	488	363	445	473	450(1)
pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	31,9	34,42	34,97	35,10	32,94	31,20
b) Comités d'entreprise						
1 - Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis .....	1.116	1.128	1.130	1.197	1.219	1.263
2 - Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité .....	869	916	976	1.039	1.061	1.075
3 - Nombre de procès-verbaux de carence ....	158	110	83	99	93	85
pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	77,86	81,20	86,37	86,80	87,03	85,11

(1) Il s'agit de procès-verbaux de carence établis en l'absence d'obligation légale mais transmis à l'inspection du travail.

Bien que les textes se bornent à laisser aux organisations syndicales les plus représentatives le soin de provoquer la mise en place de délégués par la présentation de listes de candidats, l'Inspection est intervenue 629 fois au cours de l'exercice pour que des élections soient organisées.

Le tableau 22 rend compte, pour la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1979, 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.

##### 4.5.2.- Transports urbains (Tableau 23)

Le tableau 23 rend compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1978 au 31 décembre 1979.

##### 4.5.3. Voies ferrées d'intérêt local (Tableau 24)

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

##### 4.5.4.- R.A.T.P. (Tableaux 25, 25 a, 25 b, 25 c)

Des élections ont eu lieu en 1980 pour le comité d'entreprise. Le tableau 25 retrace les résultats obtenus par les différentes organisations syndicales en 1976, 1978 et 1980.

Les tableaux 25 a, 25 b, et 25 c reproduisent les chiffres fournis dans le précédent rapport au sujet des résultats des élections au conseil de discipline, au conseil de prévoyance et aux commissions de classements.

#### 4.5.5.- S.N.C.F. (Tableau 26)

Des élections professionnelles ont eu lieu le 12 février 1981. Le tableau 26 en donne les résultats, selon les différents collèges.

#### 4.5.6. Sections syndicales et délégués du personnel (Tableaux 27, 28, 29)

Les tableaux 27, 28 et 29 rendent respectivement compte :

- du nombre d'entreprises, par tranches d'effectifs, ayant une ou plusieurs sections syndicales,
- du nombre de sections par tendance syndicale,
- du nombre de délégués par tendance syndicale.

#### 4.6.- Mouvements de grève

Le nombre de journées de travail perdues pour faits de grève a été en 1980 à la S.N.C.F. de 325.305. Il est donc du même ordre de grandeur que celui observé en 1979 (324.391).

A la R.A.T.P., au contraire, le nombre de journées perdues a sensiblement augmenté, 27.957 contre 14.614 en 1979. A ce niveau, il est supérieur aux "chiffres" de 1978 (24.696) mais plus faible que ceux afférents à l'année 1977 (43.930).

Il reste toujours aussi aléatoire d'apprécier les mouvements qui ont pu se produire au sein des entreprises de transports routiers aussi bien en ce qui concerne leur nombre que l'importance des effectifs concernés et leur durée.

Les chiffres comptabilisés par l'inspection du travail-transport concernant 100 conflits collectifs correspondent à la perte de 20.000 journées. Pour 1979 ces chiffres s'élevaient respectivement à 131 et à 23.500 journées perdues.

5

## Rémunérations

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

- la hausse des prix mesurée par l'INSEE a été en 1980 de 13,6 %. L'augmentation du SMIC a été de 14,4 %. L'augmentation des salaires horaires ouvriers, toutes branches d'activités confondues se chiffre à 15,4 %. Sur ce point, il y a lieu de faire deux observations : d'une part, dans le secteur transport la hausse des salaires horaires a été de 14,7 % ; d'autre part, compte tenu de la diminution de la durée du travail des ouvriers dans les activités couvertes par l'indice, la hausse du salaire mensuel a été évaluée à 14,5 %.

### 5.2.- Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports.

En 1980 les salaires ont été augmentés de 13,67 % dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs.

- 14,01 % dans les transports urbains
- 13,75 % dans les téléphériques
- 13,92 % dans les ordures ménagères
- 20,40 % dans la manutention ferroviaire
- 13,60 % environ dans la batellerie intérieure, les catégories les plus basses ayant en outre bénéficié d'une revalorisation de l'ordre de 1 à 2 %.

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.

L'augmentation plus forte du S.M.I.C. que celle des salaires conventionnels a pour conséquence d'entraîner un rétrécissement de l'éventail hiérarchique dans tous les cas où le S.M.I.C. se situe à un niveau plus élevé que celui qui correspond au point le plus bas de la grille de classification des emplois. Ainsi, dans les transports routiers de marchandises, alors que la grille théorique des ouvriers s'étale du point 100 au point 150, il faut atteindre le point 122 pour se situer au niveau actuel du S.M.I.C.. C'est dire que l'éventail conventionnel des salaires correspond, compte non tenu de la courbe de raccordement, toujours en théorie, à une hiérarchie allant du point 122 au point 150.

### 5.3.- Evolution des salaires réels à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

En 1980, les salaires des cheminots ont été majorés en niveau de 14,2 %, ceux des agents de la R.A.T.P. de 13,7 %. Ces chiffres ne peuvent être comparés entre eux, en raison des dates et de l'importance différentes des majorations intervenues en cours d'année. En outre, ils n'intègrent pas les variations liées au glissement, vieillesse et technicité, de l'ordre dans les deux entreprises de 0,6 à 0,8 %.

6

### Régime de retraites (Tableau 30)

6.1.- Aucune modification n'est intervenue en 1979 en ce qui concerne le rattachement des salariés des différents secteurs des transports terrestres aux régimes de retraite dont ils relèvent respectivement.

6.2.- Le tableau n° 30 fournit un certain nombre de statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisants et celui des retraités, au montant des pensions servies.

Le rapport entre le nombre des actifs cotisants et celui des retraités continue naturellement, s'agissant d'un régime placé en voie d'extinction, à se dégrader à la C.A.M.R.

6.3.- Les évolutions constatées en 1980, dans les différents régimes ont été les suivantes :

## 6.3.1.- A la S.N.C.F. :

- à compter du 1er janvier 1980 :
  - . le coefficient servant au calcul du minimum de pension des agents à service continu a été porté de 148 à 156 ;
  - . les coefficients de revalorisation des pensions proportionnelles non péréquables fixés à l'article 5 du Statut des retraités de la S.N.C.F. ont été relevés ;
- à compter du 1er juillet 1980, est entré en application un régime de retraite complémentaire en faveur des agents ayant quitté l'entreprise sans y avoir accompli des services d'une durée au moins égale à 15 ans et exclus de ce fait du régime spécial propre aux cheminots ;
- à compter du 1er octobre 1980, la bonification d'ancienneté au titre des services passés à la conduite des trains a été portée de 2 mois et demi à 3 mois par année d'affiliation au-delà de la troisième, avec maximum de 60 mois au lieu de 50.
- à compter du 1er décembre 1980, un point d'indemnité de résidence a été intégré dans le traitement soumis à retenue pour la retraite.

6.3.2. - A la R.A.T.P., les modifications intervenues l'ont été du fait que certains changements apportés au régime des pensions civiles s'appliquent automatiquement ; il en a été ainsi notamment pour le relèvement du minimum de pension.

Un point d'indemnité de résidence a été intégré dans la rémunération soumise à retenue pour retraite à compter du 1er octobre 1980.

6.3.3.- Le régime spécial de la loi du 22 juillet 1922, géré par la C.A.M.R., a, en fonction des règles qui lui sont propres, bénéficié en 1980 d'un coefficient de majoration de 13 %, légèrement supérieur à celui du régime général de l'assurance vieillesse (12,1 %).

Sur le plan de sa gestion, la C.A.M.R. a pu, en 1980, à la suite de l'acquisition d'un matériel plus performant poursuivre la politique de réduction des effectifs sans licenciements entreprise depuis plusieurs années, tout en continuant à améliorer la qualité du service rendu.

6.3.4.- Le nombre de bénéficiaires de la prestation complémentaire de retraite anticipée instituée par le titre II du décret n° 55.1297 du 3 octobre 1955 a subi à nouveau une légère progression en 1980. Cette tendance devrait se confirmer au cours des années suivantes, par suite de l'arrivée en âge d'y prétendre de classes au titre desquelles les effectifs de cotisants à la CARCEPT continuent de se situer à un niveau élevé.

La Commission paritaire compétente pour modifier le Titre I du décret du 3 octobre 1955 a adopté une convention collective, signée le 29 avril 1980 apportant diverses améliorations au régime de retraites complémentaires de la CARCEPT. Le texte de cette convention collective a été soumis à l'appréciation d'une part de l'ARRCO et d'autre part des ministères compétents pour l'approuver (Santé et Sécurité sociale, Budget, Intérieur et Transports).