

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

Président : André DOGUET

R A P P O R T
SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN D'OEUVRE
DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES
en 1982



S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>1ère Partie</u> - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1982	3
1.1. - Dispositions législatives et réglementaires.....	3
1.2. - Principales dispositions conventionnelles	23
 <u>2ème Partie</u> - Situation de l'emploi	 28
2.1. - Transports routiers de marchandises et de voyageurs ...	28
2.2. - S.N.C.F.	30
2.3. - R.A.T.P.	30
2.4. - Navigation fluviale	31
2.5. - Défaillances d'entreprises	31
2.6. - Licenciements pour cause économique	34
2.7. - Chômage	34
 <u>3ème Partie</u> - La formation professionnelle	 39
3.1. - S.N.C.F.	39
3.2. - R.A.T.P.	42
3.3. - Transports urbains (hors R.A.T.P.)	45
3.4. - Transports routiers	47
3.5. - Navigation fluviale	49
 <u>4ème Partie</u> - Les conditions de travail	 50
4.1. - La durée du travail	50
4.2. - Le contrôle et les sanctions	51
4.3. - Les accidents du travail	54
4.4. - Comité d'hygiène et de sécurité	59
4.5. - Délégués du personnel - Comité d'entreprises - sections syndicales	59
 <u>5ème Partie</u> - Les Rémunérations	 62
5.1. - Evolution générale des prix et des salaires	62
5.2. - Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports	62
5.3. - Evolution des salaires réels à la SNCF et à la RATP ...	62
5.4. - Rémunérations : calendrier, effets en niveau et en masse	63
 <u>6ème Partie</u> - Régimes de retraite	 64
6.1. - Régimes de retraite	64
6.2. - Observations sur le nombre de bénéficiaires	64
6.3. - Evolutions constatées en 1982 dans les différents régimes	64

Le présent rapport a été établi conformément à la demande exprimée en 1976 par le Ministre des transports de l'époque en vue de rassembler chaque année dans un document de synthèse délibéré entre partenaires sociaux, les faits saillants relatifs à l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre dans les différents secteurs des transports terrestres.

Il s'agit du septième rapport annuel. Comme les précédents, il comprend six parties respectivement relatives :

- . aux principales dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles intervenues en 1982,
- . à la situation de l'emploi,
- . à la formation professionnelle,
- . aux conditions de travail,
- . aux rémunérations,
- . aux régimes de retraite.

lère partie - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1982

1.1. Dispositions législatives et réglementaires

L'année 1982 comptera au rang des années fécondes dans le droit social. Le programme gouvernemental s'est traduit par une abondance inaccoutumée de lois et ordonnances. Du fait de cette abondance, la première partie du présent rapport se trouve cette année particulièrement renforcée. Il a paru en effet nécessaire sans entrer dans l'ensemble des détails techniques, de traiter des dispositions nouvelles essentielles en rappelant que bien souvent les dispositions législatives seront suivies de décrets et de circulaires. Aussi, les lacunes du présent rapport seront-elles comblées dans de futurs rapports.

Il sera fait état, sous cette rubrique des dispositions ci-après regroupées, sans doute un peu artificiellement sous les rubriques suivantes :

- 1.1.0. La loi d'orientation des transports intérieurs
- 1.1.1. Insertion professionnelle des jeunes
- 1.1.2. Le contrat de travail
- 1.1.3. Durée du travail et congés
- 1.1.4. Le travailleur dans l'entreprise
- 1.1.5. La protection sociale

1.1.0. La loi d'orientation des transports intérieurs

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 a permis pour la première fois dans le domaine législatif une approche globale, coordonnée et intermodale de la politique des transports intérieurs.

Outre un certain nombre de dispositions qui, sans être en elles-mêmes des dispositions sociales, ont néanmoins des conséquences dans le secteur social des transports, un chapitre spécifique est consacré aux conditions sociales et à la sécurité applicables aux différents modes de transport. Ainsi se trouve souligné le lien étroit entre conditions sociales et sécurité. En effet, la sécurité peut être compromise d'une manière directe mais également indirecte :

- à travers les ordres donnés incompatibles avec le respect d'une conduite sûre,
- à travers des formes de rémunération incitant au non respect des règles de sécurité,
- à travers les temps d'attente imposés par les clients et rendant impossible ensuite le respect des délais normaux de route,
- à travers des travaux accessoires imposés hors contrats aux conducteurs constituant des facteurs d'aggravation de la fatigue.

Toutes ces pratiques sont condamnées par la loi. Elles peuvent engager la responsabilité des donneurs d'ordres.

En règle générale le secteur des transports doit bénéficier du progrès social et les dispositions du code du travail relatives à la durée et aux conditions de travail doivent être appliquées aux conducteurs salariés et sous réserve de dispositions particulières aux agents non salariés.

L'objectif final conduisant à l'intégration du temps pendant lequel le salarié est à la disposition des employeurs dans le temps de travail est clairement marqué.

Des dispositions particulières concernent la prévention de l'inaptitude à la conduite dont l'Etat favorise le développement.

Un régime d'inaptitude offrira des possibilités de reclassement professionnel ou des prestations en espèces à ceux des salariés déclarés inaptes à la conduite ou au pilotage.

Enfin, une commission paritaire est instituée dans chaque département. Présidée par un inspecteur du travail, elle aura pour mission de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite et à la durée du travail des agents chargés de la conduite ou du pilotage.

Par ailleurs, la loi d'orientation transforme la Société nationale des chemins de fer en un établissement public industriel et commercial. Ce même texte prévoit d'une part que les dispositions réglementaires, statutaires et conventionnelles continueront d'être appliquées, d'autre part, que des comités d'entreprise et des comités d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail seront institués, le cas échéant, au bénéfice de mesures d'adaptation prises par décret.

1.1.1. Insertion professionnelle des jeunes

L'action du gouvernement en faveur de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes a été particulièrement soutenue en 1982. Les dispositifs anciens ont été remaniés ; de nouveaux ont vu le jour. Plusieurs textes sont intervenus dont l'ordonnance n° 82.273 du 26 mars 1982 relative aux mesures destinées à assurer aux jeunes de seize à dix-huit ans une qualification professionnelle et à faciliter leur insertion sociale.

L'objet de cette ordonnance est d'améliorer la qualification professionnelle et favoriser l'insertion sociale des jeunes de 16 à 18 ans dont le nombre se présentant sans formation sur le marché du travail est évalué à 100.000 à la rentrée 1982.

Les intéressés qui sont sans emploi se voient proposer trois types de formation adaptés à leurs situations diversifiées :

- un certain nombre de jeunes sont en mesure, dès leur premier contact avec soit la permanence d'accueil - information - orientation, soit avec la mission locale, d'être dirigés vers un stage de formation alternée de qualification.

Le jeune qui aura le statut de stagiaire suivra une formation générale et théorique et une formation pratique en milieu de travail. La formation conduira à une qualification reconnue. La durée du stage est comprise entre 6 mois et 2 ans.

- Pour d'autres, l'opération de formation est prématurée ; elle sera précédée d'une période amenant les jeunes à "déterminer leur projet professionnel, à surmonter leur situation d'échec scolaire, à réapprendre certains mécanismes de base fondamentaux, à trouver les bases d'une insertion sociale réussie". Le jeune suivra une formation alternée d'insertion. Le séjour en entreprise a pour objectif de favoriser l'insertion professionnelle des jeunes et de les familiariser avec le monde du travail, "afin de leur permettre de percevoir plus concrètement l'intérêt d'entreprendre une formation professionnelle qualifiante".

La durée du stage est limitée à 10 mois.

- Les jeunes dans une situation intermédiaire qui n'ont pas de projet professionnel suffisamment défini se verront proposer un stage d'orientation collective approfondie.

D'une durée de 4 à 6 semaines, le stage peut comporter des périodes en entreprise pour s'informer sur les métiers. A l'issue de ce stage, le jeune doit être normalement orienté et intégré dans un processus de formation.

Le dispositif antérieur des contrats emploi-formation a été modifié par le décret n° 82.804 et son arrêté du 22 septembre 1982. L'économie générale reste inchangée ; l'insertion professionnelle consiste en un contrat de travail lié à une formation théorique aidée par l'Etat.

Les modifications concernent les bénéficiaires : ce sont d'abord les jeunes de 18 à 26 comme antérieurement ; ce peuvent être des demandeurs d'emploi, sans condition d'âge, rencontrant des difficultés particulières d'insertion professionnelle ou devant acquérir un complément de formation (femmes seules chargées de famille, chômeurs de longue durée ...). La limite d'âge peut être exceptionnellement abaissée à 17 ans.

Des conventions-cadres peuvent être signées par des organisations plus vastes qu'un établissement. Désormais, les organisations professionnelles pourront s'engager à mettre en place la formation correspondant aux besoins des salariés de leurs membres ; cette faculté s'étend également aux organismes consulaires et aux entreprises comprenant des établissements multiples.

1.1.2. Le Contrat de travail

1.1.2.1. Contrat de travail à durée déterminée

L'ordonnance n° 82 130 du 5 Février 1982 modifie les dispositions du code du travail relatives au contrat de travail à durée déterminée. Elle a pour objet de lutter contre la précarisation des statuts des travailleurs titulaires d'un contrat à durée déterminée dont le nombre accusait une tendance à l'augmentation en particulier pour les femmes.

L'ordonnance affirme le principe selon lequel le contrat de travail de droit commun est le contrat à durée indéterminée, le recours aux contrats à durée déterminée étant limité à des cas où l'emploi pourvu ne présente manifestement pas un caractère permanent.

En second lieu, l'ordonnance garantit aux salariés titulaires de contrats à durée déterminée, le bénéfice des dispositions légales et conventionnelles et des usages applicables aux salariés permanents.

Le recours au contrat à durée déterminée peut avoir lieu dans les cas suivants :

- absence temporaire ou suspension du contrat de travail d'un salarié, ne résultant pas d'un conflit collectif de travail;
- survenance d'un surcroît exceptionnel et temporaire d'activité;
- exécution d'une tâche occasionnelle précisément définie et non durable;
- embauchage de certaines catégories de demandeurs d'emploi;
- pour donner un complément de formation professionnelle ;
- pour les emplois à caractère saisonnier;

pour les emplois pour lesquels il est d'usage constant de ne pas recourir au contrat à durée indéterminée en raison de la nature de l'activité exercée et du caractère par nature temporaire de ces emplois.

Le décret 82-196 du 26 Février 1982 qui constitue le décret d'application de l'ordonnance fixe la liste des secteurs d'activité qui peuvent y recourir. Dans les transports terrestres, seul le déménagement figure sur cette liste.

1.1.2.2. Travail temporaire

L'ordonnance n° 82.131 du 5 février 1982 modifie les dispositions du Code du travail relatives au travail temporaire. Comme les dispositions nouvelles relatives au contrat à durée déterminée, elle a pour objet de réduire le nombre d'emplois offerts à titre précaire. Elle limite la possibilité de recours au travail temporaire à sa raison d'exister et dont l'utilité est indéniable pour des missions non durables liées aux besoins nés de l'absentéisme ou d'un surcroît exceptionnel d'activité. La nouvelle législation renforce la protection des salariés recrutés sous ce régime en rapprochant leur statut de celui des salariés sous contrat à durée indéterminée.

L'ordonnance réduit à 4 motifs la possibilité de recourir au travail temporaire ; la durée de la mission est fixée dès la conclusion du contrat et ne peut dépasser 6 mois.

Le salarié temporaire doit recevoir un traitement similaire à celui du salarié permanent qu'il remplace, notamment dans le domaine de la rémunération.

Les entreprises de travail temporaire sont incitées à proposer un nouveau contrat au même salarié, à l'issue d'une mission, par la retenue d'une fraction de l'indemnité de précarité d'emploi.

Les sanctions pour éviter le recours abusif à la main-d'oeuvre temporaire sont renforcées. Les salariés temporaires peuvent être défendus aussi bien par les syndicats des entreprises utilisatrices que ceux de l'entreprise de travail temporaire.

L'ordonnance ne prétend pas résoudre la totalité des problèmes posés par le travail temporaire. Une partie de ceux-ci doivent être réglés par la négociation d'une convention collective. C'est ainsi qu'est intervenu le 3 février 1983 un premier accord relatif à l'indemnisation de la maladie des salariés temporaires.

Les dispositions de l'ordonnance sont entrées en vigueur le 1er mars 1982 pour une durée de 3 ans.

1.1.3. Durée du travail et congés

1.1.3.1. Durée du travail

L'ordonnance n° 82.41 du 16 janvier 1982 relative à la durée du travail et aux congés payés ne se contente pas d'abaisser de 40 H à 39 H la durée hebdomadaire légale du travail ; elle contient toute une série de dispositions concourant à une réduction effective du temps de travail. Elle se place dans la double perspective de la réduction à 35 heures de la durée hebdomadaire moyenne à l'horizon 1985 et du développement dans tous les domaines de la négociation collective.

La durée légale du travail effectif des salariés est fixée à compter du 1er février 1982 à 39 H. Une nouvelle mesure voit le jour avec la limitation à 10 H de la durée quotidienne de travail.

La durée maximale hebdomadaire est ramenée à 48 H (50 auparavant) avec un maximum sur 12 semaines de 46 H (48 avant le 1er février 1982).

La durée du travail des salariés travaillant de façon permanente selon un cycle continu (soit 24 H sur 24 et 7 jours sur 7) ne devra pas être supérieure en moyenne, sur une année, à 35 heures par semaine travaillée au plus tard le 31 décembre 1983.

L'ordonnance ne change pas la définition des heures supplémentaires mais introduit la notion d'un contingent annuel fixé par décret et modifiable par convention au-delà duquel le recours aux heures supplémentaires doit être autorisé par l'inspecteur du travail. Les heures supplémentaires effectuées au-delà du contingent réglementaire donnent droit à un repos compensateur de 50% dans toutes les entreprises y compris celles de moins de 10 salariés.

L'ordonnance contient des dispositions non applicables dans le secteur du commerce permettant d'aménager le temps de travail : recours aux horaires individualisés, travail de fin de semaine, modulation par convention de la durée hebdomadaire, récupération des heures perdues. Le travail de nuit des femmes demeure en principe interdit, sauf disposition conventionnelle ayant reçu l'accord des salariés.

Les conventions et accords ont un rôle important à jouer dans l'application de l'ordonnance qui fixe les limites à l'intérieur desquelles la négociation entre les partenaires sociaux pourra s'engager. C'est en raison de cette importance que l'entrée en vigueur des accords d'entreprise ne peut intervenir en cas d'opposition des organisations syndicales non signataires qui, aux dernières élections professionnelles, ont recueilli un nombre de suffrages supérieur à la moitié du nombre des électeurs inscrits.

Dans le secteur des transports, l'ordonnance aménage le repos hebdomadaire des personnels des entreprises de navigation intérieure dont le régime précédent résultait de la loi du 13 juillet 1906. Les modalités en seront fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Les modalités d'application de l'ordonnance sont intervenues pour les transports routiers avec la publication du décret n° 83.40 du 26 janvier 1983. Bien que publié en 1983, le décret est né en 1982, à la suite des négociations qui se sont déroulées principalement au printemps 1982 dans les conditions prévues par l'ordonnance.

Le décret :

- . détermine les possibilités, de répartition du travail sur la semaine, qui sont plus souples et plus variées que dans le décret du 9 novembre 1949 qui est abrogé ;
- . autorise le travail par relais et par roulement ;
- . limite le temps passé au service de l'employeur et réduit les équivalences ;
- . porte à 2/3 le rapport entre temps de travail effectif et temps à disposition (50% antérieurement) ;
- . limite à 14 H en tout état de cause l'amplitude de la journée de travail pour les personnels roulants des entreprises de transport de voyageurs qui reçoivent alors des compensations ;
- . aménage la dérogation à la durée quotidienne maximale du travail effectif ;
- . prévoit les modalités de contrôle.

1.1.3.2. Travail à temps partiel - temps choisi

L'ordonnance n° 82-271 du 26 Mars 1982 relative au travail à temps partiel modifie sur plusieurs points la loi n° 81-64 du 28 Janvier 1981 qui définissait le régime applicable aux salariés pratiquant des horaires réduits. L'objet du nouveau texte est de faire du travail à temps partiel une forme d'emploi qui assure aux salariés qui la pratiquent un statut comparable à celui des salariés à temps complet.

Le travail à temps partiel est défini comme celui dont la durée est inférieure aux quatre cinquièmes de la durée légale. Il ne pourra se pratiquer que sur la base du volontariat. L'employeur est tenu d'expliquer les raisons qui l'ont amené à refuser à des salariés de passer du temps complet au temps partiel ou inversement. Les heures complémentaires sont limitées pour prévenir les abus.

En vue de la détermination de l'effectif d'une entreprise pour l'application des règles relatives à la représentation du personnel et à l'exercice des droits syndicaux les salariés effectuant plus de 20 h par semaine sont comptés chacun pour une unité les autres sont comptés au prorata de leurs horaires.

Enfin l'imputation du crédit d'heures pour l'exercice de mandats détenus par le salarié peut être limitée.

1.1.3.3. Congés payés

L'ordonnance n° 82-41 du 16 Janvier 1982 relative à la durée du travail et aux congés payés porte de deux jours à deux jours et demi la durée du congé acquis par mois de travail. Pour l'année la durée du congé est de 30 jours ouvrables ce qui permet d'atteindre la "5ème semaine"

Pour favoriser l'étalement des congés il a été prévu que tous les jours de congé en sus des 24 premiers jours doivent être pris distinctement de cette période continue. Le congé des jeunes de moins de 21 ans peut être porté à 30 jours.

L'indemnité de congé est portée du douzième au dixième de la rémunération totale perçue par le salarié au cours de la période de référence.

Les effets de l'intervention de ce texte sur les dispositions conventionnelles plus favorables que la législation antérieure relèvent de la compétence des partenaires sociaux.

Dans le même ordre d'idées l'ordonnance n°82-283 du 26 Mars 1982 crée un chèque vacances qui doit permettre de donner la possibilité réelle de partir en vacances à ceux dont le revenu est le plus faible. Ainsi tous les salariés qui acquittent moins de 1000 francs d'impôt sur le revenu pourront acquérir des chèques vacances à l'aide d'une épargne constituée par les salariés bénéficiaires et abondée par l'employeur et le cas échéant par le comité d'entreprise. Les chèques serviront à régler les prestations fournies aux bénéficiaires pour leurs vacances passées en France.

1.1.4. Le travailleur dans l'entreprise

Le rapport sur les droits des travailleurs remis par M. Jean AUROUX, Ministre du travail, le 17 septembre 1981 au Président de la République ainsi qu'au Premier Ministre et dont le Conseil des Ministres du 7 novembre 1981 avait adopté les conclusions, a servi de base à un important travail législatif qui s'est poursuivi tout au long de l'année 1982.

Quatre grandes lois ont été adoptées qui modifient le Code du travail en profondeur et en étendue :

- loi n° 82.689 du 4 août 1982 relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise ;
- loi n° 82.919 du 28 octobre 1982 relative au développement des institutions représentatives du personnel ;
- loi n° 82.997 du 13 novembre 1982 relative à la négociation collective et au règlement des conflits collectifs du travail ;
- loi n° 82.1097 du 23 décembre 1982 relative aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

1.1.4.1. Les libertés des travailleurs dans l'entreprise

La loi du 4 août 1982 modifie le code du travail sur le règlement intérieur, instaure une protection des salariés en cas de sanction disciplinaire et pose le principe du droit des salariés à l'expression sur le contenu et l'organisation de leur travail.

Le règlement intérieur

Le règlement intérieur est obligatoire dans toutes les entreprises et organismes de 20 salariés. Il demeure un acte unilatéral de l'employeur, mais son contenu est limité :

- aux mesures d'application de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité dans l'entreprise ou l'établissement ;
- aux règles générales et permanentes relatives à la discipline et notamment la nature et l'échelle des sanctions que peut prendre l'employeur.

Il énonce également les dispositions relatives aux droits de la défense des salariés.

L'Inspecteur du travail auquel le règlement intérieur est communiqué peut exiger le retrait ou la modification des dispositions qui ne seraient pas conformes à la loi.

Protection disciplinaire en cas de sanction

La loi définit la notion de sanction qui n'était que jurisprudentielle ; elle instaure une procédure protectrice en cas de sanction qui se caractérise ainsi :

- . l'intéressé doit être convoqué pour un entretien préalable (sauf en cas d'avertissement) au cours duquel l'employeur indique le motif de la sanction envisagée et recueille les explications du salarié ;
- . la sanction ne peut intervenir moins d'un jour franc, ni plus d'un mois après le jour fixé pour l'entretien ;
- . la sanction doit être motivée et notifiée à l'intéressé.

La loi étend à tous les salariés les dispositions protectrices en cas de licenciement pour faute ; elle interdit les amendes ou autres sanctions pécuniaires.

La compétence du Conseil des prud'hommes est accrue. Il dispose du pouvoir d'annuler une sanction irrégulière en la forme ou injustifiée ou disproportionnée à la faute commise (sauf en cas de licenciement).

Lorsque le juge forme sa conviction, si un doute subsiste, il profite au salarié.

Enfin, les poursuites disciplinaires ne peuvent plus être entamées au-delà d'un délai de deux mois à compter du jour où l'employeur a eu connaissance du fait fautif. Aucune sanction antérieure de plus de trois ans ne peut être invoquée à l'appui d'une nouvelle sanction.

Droit d'expression des salariés

Les salariés bénéficient d'un droit nouveau d'expression sur :

- le contenu et l'organisation de leur travail ;
- les définitions et la mise en oeuvre d'actions destinées à améliorer les conditions de travail dans l'entreprise.

L'expression est directe (ou individuelle) ou collective. Elle se distingue de celle existant auprès de la hiérarchie ou de celle qui passe par le canal des institutions représentatives et des organisations syndicales.

Dans les entreprises d'au moins 200 salariés, les modalités d'exercice du droit d'expression sont définies par un accord conclu entre l'employeur et les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise. Les négociations devaient être engagées avant le 4 février 1983.

Les négociations sont facultatives dans les entreprises de moins de 200 salariés, mais la consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel et des organisations syndicales est obligatoire.

Le droit d'expression devrait être mis en place avant le 4 Août 1984 pour toutes les entreprises en principe. Du moins toutes les entreprises de 50 salariés devront rendre compte avant cette date des résultats obtenus.

Le Gouvernement adressera, sur ce sujet, un rapport au Parlement avant le 30 juin 1985 et une nouvelle loi, sur les modalités d'exercice du droit d'expression, sera votée avant le 31 décembre 1985.

1.1.4.2. Les institutions représentatives des travailleurs dans l'entreprise

La loi du 28 octobre 1982 apporte de très nombreuses et souvent importantes modifications au droit antérieur. Dans le cadre limité de ce rapport, il ne sera fait état que de ce qui caractérise les institutions représentatives du personnel. Il sera traité successivement :

- . des comités d'entreprise,
- . des comités de groupe,
- . des délégués du personnel,
- . du droit syndical dans l'entreprise,
- . des élections des représentants du personnel,
- . de la protection des représentants du personnel.

Les comités d'entreprise :

Le champ d'application est étendu aux établissements publics lorsqu'ils emploient du personnel dans les conditions du droit privé (S.N.C.F. et R.A.T.P. pour le secteur des transports).

Les salariés à prendre en compte pour la détermination de l'effectif sont tous ceux qui travaillent plus de 20 heures par semaine ; les autres salariés à temps partiel sont pris au prorata de leur durée de travail.

Les attributions du comité sont très sensiblement élargies, mais demeurent consultatives ; bien que doté de la personnalité morale, le comité n'acquiert pas de pouvoir de décision dans le domaine économique et financier.

Dans ce domaine : il est essentiellement informé et consulté préalablement à la décision du chef d'entreprise.

L'information et la consultation sont obligatoires :

- sur la marche générale de l'entreprise ;
- en cas de modification dans l'organisation de l'entreprise ;
- en cas de prise de participation ;
- en cas d'introduction de nouvelles technologies ;
- sur la politique de recherche dans l'entreprise.

L'information économique du comité est plus ou moins abondante selon la taille de l'entreprise (\pm 300 salariés), l'employeur est tenu de présenter un rapport d'ensemble écrit chaque année. Des informations périodiques sont adressées au comité ; dans les sociétés commerciales, le comité est saisi des documents transmis aux assemblées générales et du rapport des commissaires aux comptes avant la tenue de l'assemblée générale.

Le comité pourra organiser des réunions d'information internes au personnel en-dehors du temps de travail.

Il pourra inviter des personnalités extérieures syndicales ou autres avec l'accord du chef d'entreprise.

Les moyens du comité sont accrus par la formation économique des membres, l'institution d'une commission économique dans les grandes entreprises, le recours à des experts. Le comité reçoit une dotation de fonctionnement distincte de la subvention destinée aux activités sociales et culturelles.

Les comités de groupe :

C'est une nouvelle institution destinée à remédier à la situation dans laquelle se trouvaient les comités d'entreprises de sociétés filiales ; ces comités ne recevaient qu'une information parcellaire dans la mesure où le centre réel de décision se trouvait en-dehors de l'entreprise.

La loi ébauche la définition de la notion de groupe. C'est une entité économique susceptible de réunir :

- . une société "dominante" c'est-à-dire qui exerce un contrôle effectif sur plusieurs autres sociétés ;
- . les filiales directes de la société dominante c'est-à-dire détenues à plus de 50% par celle-ci ;
- . les sociétés dont la société dominante détient indirectement plus de la moitié du capital (par exemple avec des filiales) ;
- . certaines sociétés dans lesquelles la société dominante a une prise de participation (entre 10% et 50%) et dont le comité d'entreprise a demandé et obtenu l'inclusion dans le groupe.

Les sociétés mères ou filiales doivent avoir leur siège social en France.

Le comité de groupe est composé du chef de l'entreprise dominante et de représentants en nombre limité, du personnel des entreprises du groupe. Ceux-ci sont désignés par les organisations syndicales de salariés parmi leurs élus aux comités d'entreprise ou d'établissement de l'ensemble des entreprises du groupe et sur la base des résultats des dernières élections. Chaque collègue sera représenté proportionnellement à son importance numérique.

Les attributions du comité consistent uniquement à saisir l'information au niveau de la société dominante, afin qu'elle puisse circuler dans les différentes entreprises du groupe.

Le comité de groupe se réunit au moins une fois par an.

Les délégués du personnel.

La loi du 28 octobre 1982 a développé l'institution des délégués du personnel sur de nombreux points et créé les délégués de site.

Le champ d'application est étendu aux établissements publics à caractère industriel et commercial ; le droit commun pourra y faire l'objet d'adaptation (par décret en Conseil d'Etat).

La détermination des effectifs suit des règles analogues à celles applicables aux comités d'entreprises.

Le seuil de l'obligation légale demeure à 11 salariés. Toutefois, dans les établissements et organismes occupant habituellement moins de 11 salariés, mais dont l'activité s'exerce sur un même site où sont employés durablement au moins 50 salariés, des délégués pourront être élus lorsque la nature et l'importance des problèmes communs le justifient.

La mission des délégués est élargie quant à l'objet des réclamations et quant aux bénéficiaires.

Les délégués exerceront les fonctions du comité d'entreprise dans les entreprises de plus de 50 salariés quant le comité n'existe pas ; il en est de même s'il n'existe pas de comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

La loi renforce et précise les conditions d'exercice de la fonction de délégué du personnel, qu'il s'agisse des heures de délégation, du temps passé aux réunions et des déplacements. Ces derniers sont libres dans et hors entreprise durant les heures de délégation et éventuellement en-dehors des heures habituelles de travail du délégué, sous réserve de ne pas apporter de gêne importante à l'accomplissement du travail des salariés.

Droit syndical dans l'entreprise.

La présence du syndicat dans l'entreprise sort renforcée du nouveau dispositif législatif.

Le syndicat dont la définition est étendue et les conditions d'adhésion rendues libres peut se constituer en sections syndicales dans toutes les entreprises et non seulement dans celles de plus de 50 salariés.

Les moyens de la section syndicale sont renforcés : ainsi la collecte des cotisations peut se faire dans les locaux et pendant les heures de travail ; la diffusion de tracts et publications syndicales est libre dans l'entreprise aux heures d'entrée et de sortie du travail ; des personnalités extérieures à l'entreprise peuvent être invitées pour participer à des réunions dans l'entreprise. L'accord du chef

d'entreprise est requis si le local utilisé n'est pas celui affecté à la section ou si l'invité n'appartient pas au monde syndical.

La désignation de délégués syndicaux reste légalement limitée aux entreprises d'au moins 50 salariés. Dans les grandes entreprises comportant des établissements distincts, les syndicats peuvent désigner un délégué syndical central d'entreprise distinct des délégués syndicaux d'établissement.

Les délégués syndicaux disposent de la libre circulation dans les mêmes conditions que les délégués du personnel.

Elections des représentants du personnel.

La loi du 28 octobre 1982 n'apporte pas de modifications fondamentales aux modalités des élections des représentants du personnel ; elle précise les obligations de l'employeur pour assurer une effectivité des institutions représentatives.

Les obligations de l'employeur sont renforcées pour l'obligation d'organiser des élections. L'employeur devra désormais informer le personnel par voie d'affichage de l'organisation des élections et inviter les organisations syndicales à établir des listes électorales.

La même procédure est obligatoire à la demande, lorsque n'existe pas d'institutions représentatives du personnel.

Le procès-verbal de carence doit être affiché dans l'entreprise et transmis à l'inspecteur du travail.

Des dérogations aux conditions d'électorat ou d'éligibilité pourront être accordées soit parce que l'application de la loi aurait pour effet de réduire à moins des deux tiers de l'effectif le nombre de salariés remplissant les conditions d'ancienneté soit, pour les conditions d'éligibilité, que le nombre des éligibles ne permettrait pas l'organisation normale des opérations électorales. Quant aux opérations de vote, il est précisé qu'elles auront lieu pendant le temps de travail.

La protection des représentants du personnel.

La loi renforce les dispositions de protection des élus du personnel (délégués du personnel et membres du comité d'entreprise) et des délégués syndicaux contre les licenciements.

Ainsi l'autorisation de l'inspecteur du travail deviendra obligatoire même en cas d'avis favorable du comité d'entreprise.

Le point de départ de la protection est précisé et avancé.

Les mêmes droits s'appliquent aux délégués syndicaux créés par des conventions ou des accords collectifs ainsi

qu'aux délégués du personnel et aux membres des comités d'entreprise institués par voie conventionnelle.

Enfin, la loi met fin aux incertitudes de la jurisprudence sur la réintégration des représentants du personnel. Le représentant du personnel dont l'autorisation de licenciement a été annulée a droit à sa réintégration dans son ancien emploi, sur sa demande. Le salarié est éventuellement réintégré dans son mandat d'élu du personnel.

1.1.4.3. - Les comités d'hygiène de sécurité et des conditions de travail

La loi du 23 décembre 1982 procède à la fusion de deux institutions dont les finalités étaient complémentaires : les comités d'hygiène et de sécurité et la commission pour l'amélioration des conditions de travail.

Le champ d'application des nouveaux comités est plus étendu qu'antérieurement. Le seuil d'instauration est de 50 salariés (sauf bâtiment et travaux publics) dans tous les établissements industriels, commerciaux et agricoles.

Dans les entreprises de moins de 50 salariés, l'inspecteur du travail pourra imposer la création d'un comité "en raison de la nature des travaux, de l'agencement ou de l'équipement des locaux".

A partir de 500 salariés (1.500 antérieurement) des comités multiples pourront être créés.

Les missions du comité sont élargies, mais l'axe essentiel demeure la prévention des risques professionnels. Il contribue à la protection de la santé et de la sécurité des salariés et à l'amélioration des conditions de travail.

Le comité se réunit au moins une fois par mois. Il reçoit de l'employeur "les informations qui lui sont nécessaires pour l'exercice de ses missions".

La loi institue au profit des membres du comité :

- un crédit d'heures,
- et dans les établissements de 300 salariés, une formation particulière,
- une protection contre le licenciement identique à celle des membres des comités d'entreprise.

Enfin, la loi institue au profit de chaque salarié le droit d'alerter l'employeur "sur toute situation de travail dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé". Le salarié se voit alors reconnaître le droit de se retirer de cette situation. Dans un tel cas, aucune sanction ne pourra être prise et aucune retenue de salaire effectuée.

1.1.4.4. La négociation collective et le règlement des conflits collectifs du travail

La loi du 13 novembre 1982 modifie les dispositions du code du travail consacré aux conventions et accords collectifs ; elle institue une obligation de négocier au niveau des branches et de l'entreprise.

Parmi les nombreuses dispositions nouvelles relatives au droit des conventions, il faut relever la faculté d'opposition à un accord d'entreprise ou à une convention. Ce droit existe au profit des organisations syndicales majoritaires n'ayant pas signé une convention ou un accord d'entreprise ou d'établissement. Ce droit est limité aux seules organisations syndicales ayant recueilli les voix de plus de la moitié des électeurs inscrits lors des dernières élections au comité d'entreprise, ou à défaut, des délégués du personnel.

La principale innovation de la loi réside dans l'obligation de négocier. Elle s'applique au niveau des branches et des entreprises, mais selon Monsieur AUROUX, elle n'est pas synonyme de l'obligation de conclure.

Au niveau des branches, les organisations liées par une convention de branche doivent se réunir :

- au moins une fois par an, pour négocier sur les salaires ;
- au moins une fois tous les cinq ans pour examiner la nécessité de réviser les classifications.

Au niveau des entreprises, où sont constituées des sections syndicales d'entreprise, l'employeur est tenu d'engager, chaque année, une négociation :

- . sur les salaires effectifs,
- . sur la durée effective du temps de travail,
- . sur l'organisation du temps de travail.

Pendant le temps de la négociation, l'employeur ne peut, dans les matières traitées, arrêter de décisions unilatérales concernant la collectivité des salariés, à moins que l'urgence ne le justifie.

Accords regroupant les entreprises de moins de 11 salariés.

Des commissions paritaires professionnelles ou interprofessionnelles peuvent être créées par accord pour regrouper, localement, au plan professionnel ou interprofessionnel les entreprises occupant chacune moins de 11 salariés.

La Commission supérieure des conventions collectives est remplacée par la commission nationale de la négociation collective dont la composition est légèrement modifiée.

Enfin, la loi apporte quelques retouches aux procédures de règlement des conflits collectifs de travail.

1.1.5. La protection sociale

1.1.5.1. Contrats de solidarité

Les contrats de solidarité conclus entre l'Etat et les entreprises sont devenus une pièce maîtresse de la politique menée en faveur de l'emploi. Plusieurs dispositions législatives et réglementaires ont vu le jour au cours de l'année 1982 ; les principales sont :

- . L'ordonnance n° 82.40 du 26 janvier 1982 relative à la prise en charge par l'Etat de certaines cotisations de sécurité sociale au bénéfice d'entreprises opérant une forte réduction de la durée du travail et modifiant le Code du travail en vue de faciliter la cessation anticipée d'activité ;
- . le décret n° 82.264 du 24 mars 1982 relatif à l'application de l'ordonnance visée ci-dessus ;
- . le décret n° 82.1055 du 16 décembre 1982 instituant une aide à la réduction concertée de la durée du travail en vue de l'amélioration de l'emploi.

Les employeurs disposés à un effort particulier pour créer des emplois peuvent obtenir la prise en charge partielle, par l'Etat, des cotisations patronales de sécurité sociale en cas de forte réduction du temps de travail, lorsque cette réduction s'accompagne de création d'emplois. De même, le dispositif ouvre des possibilités de cessation anticipée d'activité ou de pré-retraite progressive créatrice d'emploi.

Le dispositif permet :

- . des aides à la diminution du temps de travail.

Elles s'adressent aux entreprises réduisant entre le 15 septembre 1981 et le 1er septembre 1983, la durée hebdomadaire du travail pour tout ou partie de leur personnel. Cette réduction de la durée moyenne du travail doit être égale ou supérieure à deux heures par semaine et avoir pour effet de faire passer la durée du travail à 37 heures au plus par semaine si la réduction est de deux heures.

Le contrat signé entre l'Etat et l'entreprise précise le nombre d'embauches donnant droit à cette aide qui n'est attribuée que s'il y a une augmentation nette des effectifs. Pour une baisse de la durée du travail comprise entre 2 et 3 heures, chaque embauche donne droit à une exonération des charges sociales de 75% pendant 1 an, puis de 25% l'année suivante. Si la baisse est supérieure ou égale à 3 heures, chaque embauche ouvre droit à une exonération de 100% pendant 1 an, puis de 50% l'année suivante.

- . La mise en oeuvre de la pré-retraite démission à partir de 55 ans.

L'entreprise s'engage à remplacer nombre pour nombre

les salariés démissionnaires entre 55 et 60 ans.

Les salariés bénéficient jusqu'à 60 ans de 70% de leur salaire brut moyen des douze derniers mois, dont 50% à la charge de l'Etat et le reste à la charge de l'U.N.E.D.I.C. A partir de 60 ans, le relais est assuré par une retraite normale ou par la garantie de ressources.

Le décret n° 82.991 du 24 novembre 1982 a ramené le taux de 70% à 65% du salaire de référence inférieur ou égal au plafond de la sécurité sociale et à 50% pour la part de ce salaire excédant le plafond. Les nouveaux taux sont entrés en vigueur le 1er janvier 1983 sous réserve de mesures transitoires.

• La pré-retraite progressive après 55 ans.

Les entreprises peuvent offrir aux salariés de plus de 55 ans la transformation de leur emploi à temps plein en un emploi à temps réduit.

Pour deux transformations d'emplois à temps plein en emplois à mi-temps, l'entreprise peut embaucher à plein temps, un chômeur.

Les salariés concernés reçoivent en compensation 30% du salaire brut moyen des douze derniers mois, jusqu'à leur retraite normale.

Le dispositif décrit ci-dessus a été complété par un nouveau type d'aide à la réduction concertée de la durée du travail (décret n° 82.1055 du 16 décembre 1982).

La nouvelle réglementation met en place une aide financière de l'Etat en faveur de l'entreprise, pour chaque salarié dont la durée du travail aura été soit ramenée à 35 heures avant le 31 décembre 1985, soit réduite d'au moins 2 heures entre le 1er septembre 1982 et le 30 juin 1984.

L'entreprise s'engage à maintenir ses capacités de production et à obtenir une amélioration de l'emploi par rapport aux tendances de la branche.

Contrairement aux autres contrats, celui-ci peut être conclu pour une partie de l'entreprise.

Chaque heure de réduction de la durée du travail dans l'entreprise ouvre droit à une aide dégressive, sur 3 ans au maximum de 1.000 Frs par salarié concerné. Cette aide devrait pouvoir être complétée par des prêts bonifiés ou par des subventions pour étudier la réorganisation de l'outil de travail.

1.1.5.2. Sécurité sociale

De très nombreuses mesures sont intervenues en 1982 au sujet des régimes de sécurité sociale. Certaines ne trouveront à s'appliquer qu'en 1983. Il ne sera traité que des principales:

- l'abaissement de l'âge de la retraite,
- les pensions de réversion,
- la réforme des structures.

L'abaissement de l'âge de la retraite.

En-dehors des ressortissants des régimes spéciaux de salariés, seules quelques catégories de salariés (inaptes au travail, anciens déportés et internés, travailleurs manuels ..) pouvaient prendre leur retraite à 60 ans sans abattement. Les autres salariés devaient attendre 65 ans pour bénéficier du taux plein.

Désormais, les salariés du régime général de sécurité sociale et du régime agricole pourront prendre leur retraite au taux plein à 60 ans à condition de totaliser une durée d'activité professionnelle ou assimilée de 150 trimestres (37,5 ans) ; cette durée s'entend tous régimes confondus. La réforme entre en vigueur le 1er avril 1983.

Il n'a pas été possible, en revanche, de retenir un abaissement à 55 ans de l'âge de la retraite au taux plein en faveur de catégories de travailleurs ayant exercé des emplois particulièrement pénibles et ce, en raison des incidences financières qui en auraient résulté tant pour le régime général de l'assurance-vieillesse que pour les régimes de retraites complémentaires.

Le départ en retraite à 60 ans ne sera pas obligatoire ; il s'agira d'un droit. L'assuré qui demandera à partir en retraite devra abandonner sa dernière activité. Aussi, une autre ordonnance contient elle les premiers éléments d'un dispositif limitant les possibilités de cumul entre pensions de retraite et revenus d'activités.

Le droit au travail est néanmoins respecté, en ce sens que l'incompatibilité ne s'applique qu'à l'activité professionnelle exercée au moment où la pension est accordée.

La reprise d'une autre activité peut entraîner le versement d'une contribution de solidarité à l'U.N.E.D.I.C. de la part des salariés et de leurs employeurs lorsque le total des prestations de vieillesse dépasse le salaire minimum de croissance. Le taux de cette contribution répartie pour moitié entre employeurs et salariés ne peut excéder 10% du salaire supplémentaire.

Cette importante réforme n'aurait pas eu un plein effet si, comme ils y avaient été conviés, les partenaires sociaux n'étaient parvenus à un accord pour les régimes complémentaires. Bien que signé le 4 février 1983, cet accord devait être mentionné dans le rapport relatif à l'année 1982.

Les salariés du régime général et du régime agricole qui auront plus de 60 ans et 150 trimestres validables pourront faire liquider leur avantage de retraite complémentaire sans application de coefficients d'abattement (par l'ARRCO et l'AGIRC).

Un avantage minimum est créé pour les ressortissants de l'A.R.R.C.O. ; il est égal à 20% du salaire moyen de la carrière (pour 150 trimestres validés). Ajouté au minimum du régime général (2.200 Frs), il permettra d'obtenir une pension de 2.300 Frs.

Une structure financière est créée pour au moins 7 ans. Les ressources comprendront les sommes que l'U.N.E.D.I.C. consacrait à la garantie de ressources (cotisations et part de l'Etat) ; elle pourra recourir à l'emprunt.

Les pensions de réversion.

Une première étape de la réalisation de l'engagement pris par le Président de la République de porter les pensions de réversion à 60% est intervenue le 1er décembre 1982 ; pour les salariés du régime général et ceux du régime agricole, le taux de réversion a été fixé à 52% (50% antérieurement). La loi n° 82.599 du 13 juillet 1982 qui contient le principe en vertu duquel le taux a été fixé à 52% regroupe toute une série d'améliorations dont la majoration forfaitaire des pensions liquidées avant 1974.

A l'égard des revalorisations, le nouveau système prévu par un décret du 29 décembre 1982 maintient la référence aux salaires, mais la période de référence sera dorénavant non plus les deux années passées, mais l'année à venir avec éventuellement un ajustement au 1er janvier de l'année suivante

La réforme des structures.

Une première étape de la réforme des structures de la sécurité sociale a été achevée avec le vote de la loi n° 82.1061 du 17 décembre 1982 relative à la composition des conseils d'administration des organismes de sécurité sociale.

La loi rompt avec le régime qui découlait des ordonnances de 1967 sur deux points principaux :

- les administrateurs représentant les assurés sociaux seront élus (première élection en 1983) au lieu d'être désignés par les organisations syndicales ; seules les organisations syndicales seront habilitées à présenter des candidats ;
- les représentants des assurés seront majoritaires au sein des conseils d'administration, alors que jusqu'ici ils sont à parité avec les représentants des organisations patronales ;

Enfin, sur un 3ème point, les conseils seront plus largement ouverts à diverses composantes de la vie économique et sociale que les anciens conseils.

1.2. Principales dispositions conventionnelles

1.2.1. S.N.C.F.

L'accord social conclu le 27 novembre 1981, pour les années 1981 et 1982, prévoyait en 1982 le maintien du pouvoir d'achat de tous les cheminots en masse et en niveau.

Les mesures prévues pour assurer ce maintien ont été appliquées jusqu'à ce qu'interviennent les décisions gouvernementales de blocage des prix et des salaires.

A la sortie du blocage, de nouvelles négociations avec les organisations syndicales ont conduit à l'établissement d'un document qui définit d'une part, la mesure salariale d'apurement de l'exercice 1982 et d'autre part, les mesures pour l'exercice 1983.

En 1982, le maintien du pouvoir d'achat en masse a pu ainsi être préservé pour tous les cheminots en rémunération brute, mais la majoration du salaire de base en niveau a été limitée à 8,75 %.

En ce qui concerne les retraites, plusieurs mesures sont intervenues en 1982 :

- relèvement de 2 points, au 1er janvier 1982, du coefficient hiérarchique servant de base au calcul du minimum de pension ;
- intégration d'un point d'indemnité de résidence dans le traitement liquidable au 1er novembre 1982.

Une étude portant sur les aménagements susceptibles d'être apportés à la grille des salaires et au Dictionnaire des Filières a été entreprise ; elle se poursuivra en 1983.

Durée du travail et conditions de travail

Les mesures intervenues sont les suivantes :

- au 1er janvier 1982 : réduction de la durée du travail de tous les agents à 39 heures,
- au 23 mai 1982 : amélioration de certaines dispositions de la réglementation
 - . suppression pour les roulants, de certaines dispositions dérogeant aux règles habituelles (grande période de travail de 7 jours, 9 h.30 de travail 1 fois par grande période de travail) ;
 - . suppression d'équivalences (réserve secours, agents de trains, gardes barrières à service continu) et réduction de celles-ci (gardes barrières à service discontinu) ;
 - . augmentation du nombre minimum des repos périodiques doubles des roulants et du nombre des repos du dimanche pour tous les agents ;

- réduction de l'amplitude maximale de certaines catégories de personnel (gérants de point d'arrêt, gardes barrières) ;
- au 1er juillet 1982 : compensation en temps des heures de travail du milieu de nuit de manière que la durée du travail d'un agent en service 3 x 8 régulier à longueur d'année soit réduite en moyenne d'une heure par semaine.

Droit syndical

Une augmentation des moyens mis à la disposition des organisations syndicales est intervenue en 1982.

D'autre part, des améliorations ont été apportées aux conditions de déroulement de carrière des agents mis à la disposition des organisations syndicales.

Hygiène et sécurité

Ont été créées en 1982 :

- une commission nationale mixte d'hygiène et de sécurité, chargée de donner un avis sur les projets de règlements établis par la S.N.C.F. en vue de leur approbation par le ministre des transports ;
- une commission nationale mixte de sécurité de l'exploitation des chemins de fer, chargée de donner son avis sur les problèmes et projets de règlements qui lui sont soumis par le ministre des transports, relatifs à la sécurité de l'exploitation du chemin de fer.

1.2.2. R.A.T.P.

L'accord social conclu le 25 novembre 1981, pour les années 1981 et 1982, prévoyait en 1982 le maintien du pouvoir d'achat en masse et en niveau de chacun des agents de la RATP.

A la suite des conditions créées, notamment en matière salariale, par la loi du 30 juillet 1982 sur les prix et les revenus, un nouvel accord social couvrant les années 1982 et 1983 a été signé le 10 décembre 1982. Cet accord définit, d'une part, les mesures salariales d'apurement de l'exercice 1982 et, d'autre part, les mesures pour l'exercice 1983.

En 1982 le maintien du pouvoir d'achat en masse a pu ainsi être préservé pour tous les agents mais la majoration du salaire de base en niveau a été limitée à 8,30 %.

En matière de retraites, il y a lieu de noter pour 1982 :

- l'intégration d'un point d'indemnité de résidence dans le traitement liquidable au 1er novembre,
- la mensualisation à terme échu du versement des pensions, cette mesure étant devenue effective une fois mise en paiement l'échéance trimestrielle de novembre.

En matière de durée et de conditions de travail, les principales mesures intervenues en 1982 sont les suivantes :

- réduction de la durée de travail de tous les agents à 39 heures par semaine au 1er janvier et à 38 heures au 1er décembre,
- cette deuxième étape à 38 heures a été, en général, avancée au 1er juillet pour les agents titulaires d'un poste permanent de nuit, en roulement 3 x 8 ou en roulement 2 x 8,
- pour le personnel d'exploitation des deux réseaux ferré et routier, la mesure ci-dessus s'est traduite en fait par l'augmentation, en deux étapes, du nombre des jours de repos par an portant celui-ci à 104 au 1er décembre.

En matière de grille des classifications, un relèvement (de 5 points ou de 2,5 points suivant le cas) des plus basses échelles de rémunération a été effectué au 1er novembre 1982.

L'indemnité de départ en retraite a été portée du montant d'une rémunération de 1,5 mois à une rémunération de 2 mois, avec maintien des conditions de plancher et de plafond.

1.2.3. Transports urbains

En 1982, deux accords ont revalorisé les salaires conventionnels de 3 % au 1er février, 1,50 % au 1er avril et 2 % au 1er mai. En outre un accord signé en 1983 a revalorisé de 3 % les salaires conventionnels avec effet rétroactif au 1er novembre 1982.

La commission mixte paritaire qui s'est réunie les 6 octobre et 4 novembre 1982 n'a pu ni arriver à un accord sur l'augmentation des salaires conventionnels à la sortie de la période de blocage des revenus, ni établir un calendrier de revalorisation pour 1983.

Les partenaires sociaux n'ont pu également se mettre d'accord sur la réduction de la durée hebdomadaire de travail à 38 heures envisagée dans l'accord national sur la durée du travail qu'ils avaient signé le 30 novembre 1981.

1.24 Transports routiers et activités auxiliaires

Trois dossiers essentiels ont occupé les partenaires sociaux de la branche au cours de l'année 1982.

Salaires minimaux

Un accord conclu en mars avait prévu pour la première fois une programmation annuelle "type Delors", sur la base de 10 %. Cet accord a donc été remis en cause par le dispositif de blocage des prix et des revenus.

Un nouvel accord de sortie de blocage a pu être conclu néanmoins sur la base de 3 % au 1er novembre, et 3 % au 1er janvier 1983 (qui complète l'étape de 3 % au 1er avril 1982 majorée de 2,60 % au titre du réajustement compensateur de la réduction de la durée du travail).

Durée du travail

L'année 1982 a vu se poursuivre les négociations paritaires très avancées en novembre 1981 et relancées par l'ordonnance de janvier 1982.

Les bases de l'accord étaient arrêtées le 22 juillet avec quatre organisations syndicales. Mais du fait de l'incidence de certaines de ces dispositions sur les coûts, la partie patronale a différé la signature de l'accord.

A l'issue de la période de blocage des prix et revenus, les derniers accords de régulation des prix ayant été connus le 17 novembre, l'accord a été effectivement signé le 9 décembre par l'U.F.T. d'une part, et F.O. - U.N.C.P. - C.F.T.C. et F.N.C.R. d'autre part.

L'intervention, après concertation approfondie, du décret du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transports routiers, a créé une situation nouvelle nécessitant dès 1983 l'aménagement du protocole et la modification des conventions collectives applicables au secteur.

Inaptitude physique à la conduite

Depuis la signature du 24 septembre 1980 de l'accord créant un régime particulier de prévoyance pour les conducteurs devenus inaptes à la conduite, et ayant perdu de ce fait leur emploi, les partenaires sociaux ont oeuvré pour la mise en place d'une institution paritaire capable de gérer ce nouveau régime.

Cet accord conventionnel a été agréé par le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale par arrêté du 29 décembre 1982.

Ce nouveau régime de prévoyance est donc entré en vigueur depuis le 1er janvier 1983. Il est géré par l'A.G.R.R. prévoyance.

Sont assujetties toutes les entreprises entrant dans le champ d'application de :

- la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport,
- la convention collective nationale des tramways, autobus, trolley bus,
- la convention collective nationale de travail du personnel des voies ferrées d'intérêt local.

Ce régime de prévoyance, spécifique à la profession, intéresse les salariés des entreprises adhérentes reconnus inaptes à la conduite et qui peuvent justifier lors de la survenance de l'inaptitude :

- d'une ancienneté minimale de 15 ans dans un des emplois de conduite visés par le régime,
- être âgés d'au moins 50 ans.

Montant des prestations

Le montant de l'indemnité allouée est assis sur la base de la moyenne des rémunérations totales brutes, hors frais professionnels, perçues par l'intéressé au cours des 12 derniers mois précédant la reconnaissance de l'inaptitude, sur la base des pourcentages suivants :

- de 50 à 55 ans : 25 % pendant 2 ans, 35 % ensuite,
- plus de 55 ans : 25 % pendant 3 ans, 35 % ensuite.

En cas de reclassement dans l'entreprise, l'indemnité perçue par l'intéressé au titre du régime ne peut être supérieure à la différence entre 90 % de la rémunération brute, hors frais professionnels, perçue au titre de l'ancien emploi de conduite et le montant brut de la rémunération perçue au titre du nouvel emploi, hors frais professionnels.

Cotisations

Le financement du régime est à la charge des employeurs et des salariés. Les cotisations sont calculées sur la base de l'ensemble des rémunérations brutes hors frais professionnels. Le taux est de 0,20 % des salaires réparti à raison de :

- 60 % à la charge des employeurs, soit 0,12 %,
- 40 % à la charge des salariés, soit 0,08 %.

A signaler que dans les réseaux de transports urbains où existe en matière d'amplitude un accord plus favorable, les parties ont convenu que la part salariale devait être prise en charge par l'employeur.

2ème 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.

Quelques remarques générales peuvent néanmoins être formulées :

- le changement de politique intervenu en 1981 a été marqué par un renversement de tendance à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.. Dans ces deux entreprises, l'évolution des effectifs s'est infléchie, de sorte que le solde est devenu positif pour les deux entreprises.
- Malgré l'accroissement du chômage qui touche l'ensemble des secteurs d'activités et notamment le secteur des transports routiers, celui-ci résiste dans l'ensemble assez bien à la crise. En particulier, on constate dans les réseaux de transports urbains un maintien d'une tendance positive au recrutement.
- Par contre les effectifs dans la navigation fluviale continuent leur régression.

2.1. - Transports routiers de marchandises et de voyageurs

2.1.1. Les tableaux 1, 1 bis, 2, 3, 3 bis et 4 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 le département des statistiques des transports du ministère des transports concerne l'exercice 1980.

Les comparaisons qui peuvent être faites font apparaître que : en 1979 alors que le nombre d'entreprises avait, contrairement aux années antérieures, assez fortement diminué, l'année 1980 est marquée par un fort accroissement dans le secteur du transport de marchandises (+ 1719). Par contre, le nombre d'entreprises de transport de voyageurs a légèrement diminué (- 57).

Ces constatations conduisent à noter le caractère aberrant des statistiques fournies en 1979 et par conséquent à s'interroger sur la fiabilité des données pour cette même année 1979.

- Le nombre des entreprises de transport de marchandises sans salariés retrouve le niveau de 1978 (10.634 en 1980, 10.039 en 1979, 10.680 en 1978). La tendance est la même pour les entreprises de moins de 10 salariés (23.682 en 1980 - 21.838 en 1979 - 23.609 en 1978).
- Les entreprises de moins de 10 salariés comptent pour 23 % dans les transports urbains de voyageurs, 70 % dans les transports interurbains de voyageurs, 85 % dans les transports de marchandises.
Par contre, les salariés regroupés dans ces entreprises représentent par rapport au nombre total de salariés :

pour les transports urbains	: 0,3 %
pour les transports interurbains	: 11,9 %
pour les transports de marchandises	: 23,2 %

- L'importance des effectifs salariés a continué globalement à progresser + 4.367 (264.950 contre 260.583).
- Les entreprises de plus de 10 salariés occupent au total 76,8 % de la main-d'oeuvre salariée (marchandises) ou 92,1 % (voyageurs).
- En ce qui concerne les entreprises de location de véhicules industriels (tableau n° 3), le nombre d'entreprises est le plus élevé des cinq dernières années - 2.812 en 1980 contre 2.256 en 1976). Par contre, entre 1979 et 1980 alors que le nombre a augmenté de 6,3 %, les effectifs ont diminué de 0,7 %. S'agissant des seuls salariés la diminution est de 2 % et pour les seuls roulants de 2,5 %.
Il semble qu'il y ait eu un glissement du groupe des entreprises de 10 à 50 salariés vers celles de moins de 10 salariés.
- Le nombre des entreprises auxiliaires de transports terrestres a continué d'augmenter légèrement (1.109 en 1980 - 1.097 en 1979, 953 en 1978).
Il en est de même des effectifs qui pendant la même période sont passés de 62.035 à 64.718 puis à 66.104.

2.1.2.- Il est regrettable de ne pas pouvoir appréhender une situation plus récente et de mieux saisir la réalité de l'instant. Des indications tendanciennes peuvent cependant être produites à partir des renseignements relatifs à l'évolution de l'indice des effectifs établie par branche d'activité par le ministère du travail ou encore des données statistiques plus récentes fournies par l'UNEDIC au titre de l'année 1981 ou enfin des enquêtes de conjoncture conduites par le centre de productivité des transports.

2.1.2.1.- Tableau n° 10 - Ce tableau retrace trimestre par trimestre l'évolution de l'indice des effectifs salariés selon le groupe d'activité (S.N.C.F., R.A.T.P., Transports terrestres et auxiliaires, toutes activités confondues). Il est rappelé que cet indice est imparfait car il est déterminé compte non tenu des effectifs des entreprises de moins de 10 salariés.

Le tableau ci-après fait apparaître l'évolution indiciaire au 31 décembre de chaque année depuis 1979. Pour 1982 cependant l'indice au 31 décembre n'étant pas encore connu, c'est celui au 30 septembre qui a été retenu. On constate à la lecture de ce tableau que l'évolution indiciaire a été partout négative pour les trois premières années prises en considération sauf à la R.A.T.P. où les indices de fin de 1981 ont marqué une reprise de l'emploi. Par contre au 30 septembre 1982, l'évolution a été positive pour l'ensemble des secteurs.

Evolution de l'indice des effectifs				
	1979	1980	1981	1982/31 oct
S.N.C.F.	- 0,9	- 0,5	- 1,2	+ 2,2
R.A.T.P.	- 1,1	- 0,3	+ 0,7	+ 6,95
Transports terrestres et auxiliaires	- 0,3	- 0,3	- 0,9	+ 2,3
Toutes activités	- 1	- 1,6	- 2,4	+ 0,1

2.1.2.2.- La consultation du tableau de référence de l'effectif salarié par activité économique en France au 31 décembre 1981 fourni par l'UNEDIC permet certains rapprochements.

Les données sont les suivantes :

Activités	effectifs au 31.12.81	effectifs au 31.12.80	différence en %
transports routiers de marchandises en zone longue	97.630	97.928	- 0,30
camionnage et transport routier de marchandises en zone courte	58.215	57.866	+ 0,6
déménagement	14.484	14.774	- 1,98
location de véhicules industriels	19.887	20.159	- 1,35
collecte de frets terrestre et fluvial	61.103	61.271	+ 0,27

2.1.2.3.- Le centre de productivité des transports a publié l'évolution de la situation en 1982 dans les transports routiers de marchandises et la location de véhicules industriels. Il s'agit d'une synthèse réalisée à partir des résultats des enquêtes trimestrielles de conjoncture. En 1982, la tendance est à la hausse pour les recrutements. Le solde des recrutements n'a en effet cessé de remonter lentement et progressivement depuis le 2ème trimestre 1981 alors qu'en octobre 1981, les embauches s'équilibraient avec les restrictions de personnel. En octobre 1982, les recrutements dépassaient légèrement les baisses d'effectifs. Il faut en outre souligner que le solde positif est surtout le fait des grandes entreprises.

2.2.- S.N.C.F. (Tableau n° 5)

Les effectifs S.N.C.F. ont augmenté de 4.300 unités environ (254.100 contre 249.800) soit 1,7 % par rapport à la situation précédente. Dans le même temps, le trafic voyageurs en voyageurs/kilomètres (V/K) augmentait de 2,1 % mais le trafic marchandises, en tonnes/kilomètres (T/K) diminuait de 4,9 %.

L'augmentation des effectifs concerne les trois collèges, l'essentiel portant cependant sur le personnel d'exécution qui a progressé de 4.800 unités.

On remarquera que la population féminine est passée d'une année sur l'autre de 20.129 à 21.744 (+ 1.615) soit un accroissement de 8 %. Désormais le personnel féminin représente 8,59 % de l'effectif contre 8,08% l'année précédente.

2.3.- R.A.T.P. (Tableau n° 6) et transports de province adhérents de l'UTP (Tableau n° 2 bis)

2.3.1. Les effectifs de la R.A.T.P. s'élèvent au 31 décembre 1982 à 39.758 soit une substantielle augmentation (+ 2.561) (+ 6,88 % par rapport à 1981). Cette augmentation qui profite en premier lieu au personnel

d'exécution s'inscrit dans la perspective des nouvelles orientations de l'entreprise relatives à l'amélioration des services (accueil, service des stations, renforcement de la sécurité) et du progrès social (réduction de la durée du travail). A noter également l'effort de titularisation puisque l'admission aux cadres passe de 2.376 à 5.030 d'une année sur l'autre. Il est intéressant de souligner également une nette augmentation - plus que proportionnelle à l'augmentation générale des effectifs - de la main d'oeuvre féminine (11,3 % d'augmentation). Cette main d'oeuvre, 6.163 femmes, représente actuellement 15,5 % de l'effectif de l'entreprise.

2.3.2. Les informations disponibles aux transports de voyageurs de province sont moins précises. Il est probable que les effectifs ont augmenté à nouveau en 1981 comme il l'avait fait au cours des années antérieures.

Si l'on se réfère aux statistiques de l'UNEDIC, les salariés répertoriés dans les transports urbains de voyageurs sont passés de 28.092 à 29.214 du 31 décembre 1980 au 31 décembre 1981, soit une augmentation de 4 % (+ 1122).

Le document qui fait l'objet du tableau 2 bis a été établi à partir de l'enquête annuelle effectuée par l'union des transports publics. Celle-ci porte sur 66 des 105 réseaux de transports urbains adhérents et sur 10 des 19 réseaux V.F.I.L.. Il s'agit des réseaux les plus importants.

Le tableau retrace la situation des effectifs par catégorie professionnelle dans chacune des catégories de réseau concerné. Outre les effectifs par catégorie professionnelle, le tableau mentionne l'utilisation de la main d'oeuvre étrangère et de la main d'oeuvre féminine. On peut rapprocher les 12,10 % d'emplois féminins des 15,5 % notés à la R.A.T.P. ou des 8,59 % de la S.N.C.F. Il est intéressant de noter également l'existence de 479 conducteurs à temps partiel sur 1.980 emplois à l'effectif dans les réseaux V.F.I.L. et 282 sur 22.592 emplois à l'effectif dans les réseaux urbains ayant répondu à l'enquête.

2.4. Navigation fluviale (Tableau n° 7)

Les effectifs globaux employés dans la navigation intérieure continuent à diminuer. Les données statistiques de l'UNEDIC font apparaître au cours de l'année 1981 une diminution du nombre de salariés de 133 unités, soit une contraction de 5,39 %. Les données fournies par l'office national de la navigation marquent pour 1981 un accroissement du nombre de travailleurs indépendants inscrits alors que dans la même période le trafic a chuté de 10 %.

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

En 1982, le nombre de défaillances d'entreprises dans les transports a régressé (- 5,3 %). Il en est de même d'ailleurs pour l'ensemble des activités, tous secteurs confondus, où la diminution se solde à - 2,1 %. En valeur absolue, dans les transports, le nombre de défaillances a été de 728 en 1982 contre 769 en 1981 et 679 en 1980.

Il serait intéressant de connaître les conséquences de cette tendance sur l'évolution de la situation de l'emploi. Malheureusement il n'y a pas pour l'instant de statistiques en la matière. Il a cependant paru utile dans ce rapport de faire quelques observations à partir d'une étude réalisée par M. KOM au service d'analyse économique et du plan du ministère des transports. Ce rapport publié en mai 1982 établit les relations entre créations, annulations et défaillances d'entreprises de transport.

Les quatre tableaux suivants extraits de ce rapport fournissent un certain nombre de données intéressantes.

Tableau n° 1 - Il y a lieu de noter tout d'abord que le secteur des transports (tous modes confondus) connaît un taux de créations d'entreprises très élevé comparativement au taux de créations de l'ensemble de l'économie.

En 1975, les taux étaient respectivement de 11,31 % et 2 % ; en 1979, ces chiffres étaient de 9,77 % et 2,2 %.

Tableau n° I

TAUX DE CREATIONS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

Entreprises existantes recensées par secteur \ année	1975	1976	1977	1978	1979
Auxiliaires maritimes	541	592	596	629	646
Auxiliaires terrestres	878	869	916	953	1.097
Transports routiers de marchandises	25.445	25.691	26.566	27.511	26.105
Transports routiers de voyageurs	2.784	2.735	2.840	2.926	3.046
Transports aériens	69	76	85	102	94
Transports maritimes	-	107	110	106	105
Ensemble	29.717	30.070	31.113	32.227	31.093
Créations	3.363	3.261	2.937	2.375	3.038
Taux de créations (1)	11,31	10,84	9,43	7,37	9,77

Source : Division des statistiques des transports - Banque de France

(1) taux : $\frac{\text{nombre d'entreprises créées} \times 100}{\text{nombre d'entreprises existantes}}$

Tableau n° II - Une autre relation intéressante est celle des créations rapportées aux défaillances qui sont un indicateur de concentration et de dispersion des entreprises. Le rapport créations-défaillances dans les transports est, comme pour le taux de création, le plus élevé de l'ensemble de l'économie. Pour apprécier les répercussions éventuelles de ces différents mouvements sur la situation de l'emploi, il faut prendre essentiellement en considération les liquidations de biens et les faillites puisque le règlement judiciaire permet à l'entreprise de continuer son activité et partant de préserver les emplois. Le tableau II permet de constater que le nombre de créations d'entreprises reste toujours supérieur au nombre d'entreprises disparues même si le rapport a tendance à diminuer. On notera par exemple qu'il était supérieur à 10 en 1976 et inférieur à 5 en 1981.

TABLEAU II
DEFAILLANCES ET CREATIONS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

ANNEE	Défaillances	dont L.B et faillites	créations	créations/ défaillances
1975	668	410	3.363	8,20
1976	475	320	3.261	10,20
1977	496	318	2.937	9,23
1978	593	363	2.375	6,54
1979	618	397	3.038	7,65
1980	679	481	2.763	5,74
1981	735	513	2.419	4,71

Sources : I.N.S.E.E. - S.E.T.R.A.

En définitive, selon M. KOM, "les entreprises de transport ont une espérance de vie très courte. Ce phénomène induit un renouvellement très important dans le secteur, ce qui explique que les créations soient relativement plus nombreuses dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie".

Tableau n° III - Poussant plus loin l'analyse, l'auteur a comparé les annulations et les défaillances d'entreprises de transport. Les annulations recouvrent entièrement les disparitions : celles provoquées par un jugement de liquidation de biens ou par une cessation volontaire d'activité ou par fusion d'entreprises.

Le tableau présente le pourcentage des disparitions prononcées à la suite d'un jugement de liquidation de biens dans l'ensemble des annulations. Ce taux évolue dans le même sens que les défaillances.

TABLEAU III
ANNULATIONS ET DEFAILLANCES D'ENTREPRISES DE TRANSPORT

ANNEE	Annulations	LB + faillites	LB + faillites/ annulations
1975	3.418	410	11,99 %
1976	4.979	320	6,42 %
1977	5.597	318	5,68 %
1978	3.973	363	9,14 %
1979	3.388	397	11,70 %
1980	2.763	481	17,40 %
1981	2.539	513	20,20 %

Source : I.N.S.E.E. - S.E.T.R.A.

Tableau n° IV - Ce tableau rapproche les annulations des créations. Il permet de dégager un solde ; on constatera que ce solde est depuis 1975 constamment négatif.

TABLEAU IV

ANNULATIONS ET CREATIONS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT

ANNEE	Annulations	Créations	Solde
1974	1.152	3.322	+ 2.170
1975	3.418	3.363	- 55
1976	4.979	3.261	- 240
1977	5.597	2.937	- 1.718
1978	3.973	2.375	- 2.660
1979	3.388	3.038	- 350
1980	2.763	2.712	- 51
1981	2.539	2.419	- 120

Source : I.N.S.E.E. - S.E.T.R.A.

2.6. Licenciements pour cause économique (tableau n° 9)

Contrairement aux années précédentes, le tableau publié au titre de l'année 1982 est incomplet. En effet, les renseignements relatifs aux mois de mars, avril et mai n'ont pu être réunis. Ainsi il n'est pas possible de faire des comparaisons sur la base annuelle entre 1982 et 1981. Néanmoins, des comparaisons mensuelles, on peut déduire une amélioration de la situation. En particulier par rapport à 1981, dans les transports routiers, le nombre de licenciements reste inférieur pour tous les mois pris en considération, sauf le mois de novembre.

Chez les auxiliaires de transport, les mois de novembre et de décembre 1982 sont également plus mauvais que novembre et décembre 1981.

Globalement, on peut estimer qu'en 1982, le nombre de licenciements pour cause économique qui était passé de 5.970 en 1980 à 7.316 en 1981, a dû redescendre au niveau de 6.000.

On remarquera enfin que le nombre de travailleurs licenciés rapporté aux effectifs totaux des établissements concernés a tendance à augmenter, ce qui prouve qu'avec l'aggravation de la crise, les contractions du personnel se font plus sévères et touchent plus de travailleurs dans les entreprises qui y ont recours.

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. Le rapport du comité social sur l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre dans les transports terrestres en 1981 avait publié une nouvelle série de tableaux élaborés à la suite du changement de réglementation intervenu le 1er juillet 1979 (loi n° 7932 du 16 janvier 1979 et accord paritaire national du 16 mars 1979).

Les informations publiées l'année dernière portaient sur la période du 1er octobre 1979 au 30 septembre 1980.

Les tableaux publiés cette année concernent la période du 1er octobre 1980 au 30 septembre 1981. Ont été répertoriés :

- le nombre de chômeurs indemnisés pris en compte pour la période considérée ou ayant cessé d'être indemnisés pour la même période (Tableau 11 a)
- le nombre de chômeurs indemnisés par tranche d'âge (tableau 11 b)
- le nombre de chômeurs indemnisés par taille d'entreprise (tableau 11 c)
- nombre des premiers paiements d'allocations effectués en 1982 et comparaison avec les premiers paiements effectués en 1981 (tableau n° 11 d)

Les renseignements qui figurent dans les tableaux 11 concernent :

- l'allocation de base servie aux chômeurs qui ayant une référence de travail ont perdu involontairement leur emploi salarié
- l'allocation spéciale dont sont bénéficiaires les salariés licenciés pour cause économique âgés de moins de 60 ans
- l'allocation de fin de droits qui se substitue à l'allocation de base ou à l'allocation spéciale lorsque les anciens salariés qui en bénéficiaient ne peuvent plus y prétendre.

La nature et les conditions d'attribution des différents types d'allocations sont rappelées dans le tableau 11 a) pour la période couverte par les tableaux.

Il convient cependant de signaler que le décret n° 82-991 du 24 novembre 1982 a apporté un certain nombre de modifications au régime d'indemnisation du chômage, ceci à titre exceptionnel et provisoire jusqu'à l'intervention d'un nouveau décret constatant l'accord des partenaires sociaux et au plus tard jusqu'au 19 novembre 1983.

Pour l'allocation de base, il réduit la durée d'indemnisation en fonction de l'âge et de la durée d'activité antérieure (il la réduit très fortement pour les chômeurs dont l'activité antérieure est faible. Le calcul de l'indemnité reste inchangé : soit 42 % du salaire antérieur majoré de la partie fixe : 34 F 05 au 1er novembre 1982.

Pour l'allocation spéciale, il fixe la durée d'indemnisation à 182 jours et le taux à 65 % du salaire journalier de référence pendant le premier trimestre et 60 % pendant le second auxquels s'ajoutent la partie fixe (34 F,05 au 1er novembre 1982).

Pour les allocations de fin de droit, le taux d'indemnisation est double quand le chômeur a plus de 55 ans et satisfait à certaines conditions d'activité.

De même, sous certaines conditions d'activité antérieure, les allocataires âgés de 57 ans et 6 mois conservent leur indemnisation jusqu'à 65 ans ou tout au moins jusqu'à la date où ils peuvent justifier de 150 trimestres de cotisations à l'assurance vieillesse.

- les indemnités de chômage cessent d'être versées à la fin du mois anniversaire des 65 ans,
- les allocations spéciales et de base ne peuvent excéder 80 % du salaire antérieur.

Enfin le décret instaure des reports de début d'indemnisation proportionnels aux congés payés non pris et aux indemnités de licenciements.

2.7.1.2. On peut faire sur les tableaux 11 un certain nombre d'observations :

- Tableau 11 a) - Ce tableau qui fait apparaître les entrées en chômage indemnisé et les sorties du chômage indemnisé par catégories d'allocataires montre une légère diminution du nombre de chômeurs entre 1980 et 1981 (24.336 contre 24.666). Mais il faut noter que cette diminution est surtout le fait du secteur des auxiliaires de transport (- 2.095) alors que dans le secteur des transports routiers on note une augmentation de 1.752. Comparé à l'effectif pris en compte par l'UNEDIC, c'est toujours dans la navigation intérieure que le nombre de chômeurs est proportionnellement le plus élevé (14,26 %), mais la proportion pour le transport routier est passée de 5,39 % à 7,42 %. La moyenne nationale pour l'ensemble des activités qui était de l'ordre de 7,11 % en 1980 est passée à 9,68 % en 1981.

- Tableau 11 b) - Par tranches d'âge de 5 ans, le plus fort pourcentage de chômeurs se situe pour toutes les activités entre 20 et 25 ans. Par rapport à l'année précédente, il y a lieu de noter dans le transport routier un léger glissement de la tranche de 20 à 25 ans vers celle de 25 à 30 ans. On remarque dans la navigation intérieure le poids du chômage aux deux extrémités de la carrière : 30 % dans la tranche de 20 à 25 ans, 11,4 % dans la tranche de 55 à 60 ans. Ce taux est particulièrement élevé comparé à celui des autres activités.

- Tableau 11 c) - Ce tableau fait apparaître le nombre de chômeurs indemnisés par taille d'entreprise ainsi que la répartition des salariés en pourcentage selon la taille des entreprises. Les rapprochements entre les deux données restent cependant aléatoires du fait que la répartition des salariés est tirée de la statistique publiée par la direction des transports terrestres à partir de l'enquête annuelle d'entreprise et non en tenant compte de la répartition figurant au fichier de l'UNEDIC qui ne nous est pas connue.

Par rapport à l'année dernière, les statistiques ont été affinées car le nombre de chômeurs indemnisés provenant d'établissements dont la taille était inconnue a notablement diminué, ce qui a pour effet d'augmenter les pourcentages relatifs dans la plupart des catégories d'entreprises répertoriées.

On peut soutenir que les observations faites l'année dernière demeurent valables. Sans risque d'erreur grave, on peut avancer que c'est dans les entreprises de 5 à 10 salariés que l'impact du chômage est le plus fort (14,6 % des chômeurs - 9,84 % des salariés), alors qu'au contraire les entreprises de plus de 200 salariés ont un taux de chômage relativement faible (5,6 % des chômeurs pour un effectif représentant 16,96 % dans le transport routier de marchandises et 50,6 % dans le transport routier de voyageurs).

- Tableau 11 d) - Si l'on compare globalement le nombre d'allocataires en 1981 et en 1982, on constate une certaine stabilité dans les transports sur route avec notamment une diminution des bénéficiaires de l'allocation spéciale (licenciement économique) qui constitue une très nette amélioration comparée à l'évolution 1981/1980. Par contre le nombre d'allocataires dans la navigation intérieure a augmenté dans des proportions considérables. Les pourcentages d'augmentation sont très élevés (+ 331 % pour l'allocation

spéciale, + 104% pour l'allocation de base. L'importance de ces pourcentages s'explique par la faiblesse relative des effectifs en valeur absolue dans le secteur.

Il n'en reste pas moins que le nombre de 926 bénéficiaires d'allocations de chômage doit être comparé aux effectifs salariés du secteur (2.335 dans les statistiques de l'UNEDIC), ce qui marque concrètement la crise aiguë de ce mode de transport.

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 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.

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.

	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts)		
	Transport - 1 -	Toutes activités - 2 -	% colonne 1/2
<u>Moyenne 1975</u>	18.546	839.715	2,20
<u>Moyenne 1976</u>	22.059	935.644	2,35
<u>Moyenne 1977</u>	25.598	1.077.057	2,37
1er trimestre 1978	27.615	1.073.166	2,57
2ème trimestre 1978	25.353	1.039.259	2,43
3ème trimestre 1978	28.301	1.284.583	2,20
4ème trimestre 1978	31.624	1.328.308	2,38
<u>Moyenne 1978</u>	28.220	1.168.000	2,41
1er trimestre 1979	31.964	1.313.014	2,43
2ème trimestre 1979	28.345	1.232.967	2,29
3ème trimestre 1979	30.030	1.423.879	2,10
4ème trimestre 1979	33.635	1.468.872	2,28
<u>Moyenne 1979</u>	30.993	1.359.683	2,27
1er trimestre 1980	33.009	1.412.320	2,34
2ème trimestre 1980	28.931	1.296.213	2,23
3ème trimestre 1980	31.889	1.518.984	2,10
4ème trimestre 1980	37.539	1.631.989	2,30
<u>Moyenne 1980</u>	32.842	1.464.876	2,24
1er trimestre 1981	38.905	1.657.214	2,35
2ème trimestre 1981	36.374	1.625.475	2,24
3ème trimestre 1981	39.659	1.912.145	2,07
4ème trimestre 1981	44.314	2.014.392	2,20
<u>Moyenne 1981</u>	39.813	1.802.306	2,21
1er trimestre 1982	44.049	1.964.479	2,24
2ème trimestre 1982	39.600	1.867.128	2,12
3ème trimestre 1982	42.442	2.099.236	2,02
4ème trimestre 1982	42.500	2.131.359	1,99
<u>Moyenne 1982</u>	42.147	2.015.550	2,09

En 1982, le nombre de demandeurs d'emploi s'est accru dans le secteur des transports tout comme dans l'ensemble des autres activités. La moyenne de 1982 s'établit à 42.147 alors que celle de 1981 était de 39.813.

Deux constatations importantes cependant :

- alors que les statistiques de toutes les années précédentes montraient que le quatrième trimestre de chaque année était le plus mauvais, 1982 fait exception à la règle, de sorte que l'on peut considérer que par rapport au quatrième trimestre 1981, l'amélioration a été quasiment constante en 1982, constatation confirmée par les données qui ont été rappelées plus haut à partir de l'enquête de conjoncture effectuée par le centre de productivité des transports.
- Sur la moyenne de l'année 1982, le pourcentage des demandeurs d'emploi issus du transport par rapport aux demandeurs d'emploi de l'ensemble des activités est de 2,09 % en diminution par rapport aux données de l'année dernière et pour la première fois au quatrième trimestre 1982, ce pourcentage est passé au-dessous de 2 % alors qu'il avait atteint au plus mauvais moment, c'est-à-dire au premier trimestre 1978, 2,57 %.

On peut donc confirmer une nouvelle fois que la détérioration de l'emploi est moins forte dans le secteur du transport que dans les autres activités.

Il est intéressant de comparer le nombre des demandeurs d'emploi au nombre de salariés pris en compte dans les statistiques de l'UNEDIC. Au 31 décembre 1980, 13.321.241 salariés étaient affiliés à l'UNEDIC dont 480.851 pour le secteur transport. Au 31 décembre 1981, ces chiffres étaient devenus respectivement 13.193.024 et 481.465. D'une année sur l'autre, on constate donc une diminution de 0,96 % du nombre de salariés pour l'ensemble des activités alors que le secteur transport présente un solde légèrement positif de 0,13 %.

Rapporté à l'ensemble, le secteur des transports qui représentait 3,62 % des effectifs en 1979, 3,67 % en 1980, représente 3,68 % des effectifs en 1981. Ce pourcentage rapproché des 2,09 % 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.

3ème 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 urbains, dans les transports routiers et dans la navigation fluviale.

3.1 - S.N.C.F.

3.11 - Formation des jeunes

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

- La S.N.C.F. forme environ 700 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 %. Les concours organisés en 1983 pour l'accès aux deux centres d'apprentissage du Matériel et de l'Équipement sont ouverts, pour la première fois, aux filles qui pourront suivre la formation dans l'ensemble des annexes.
- 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, formation et circulation des 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". Ensuite, ils peuvent préparer un concours d'accès au "niveau cadre" (Inspecteur) : environ 10 % d'entre eux le passent avec succès.

- nombre d'élèves :	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
	1981 :	150	dont	37	jeunes filles
	1982 :	260	dont	111	jeunes filles.

3. Les techniciens "exploitation"

Ils sont recrutés par concours (niveau du baccalauréat) pour le "Transport", le "Commercial" et le SERNAM. Ils reçoivent une formation en 3 ans tout en étant en poste dans les gares.

Ils entrent, dès la 1ère année, au 3ème niveau de l'exécution.

A la fin de la 3ème année, la réussite à la 2ème partie du concours leur donne accès au "niveau maîtrise".

- nombre de techniciens d'Exploitation : 1979 : 120
 1980 : 161 dont 16 pour le SERNAM
 1981 : 189 dont 18 pour le SERNAM
 1982 : 204 dont 17 pour le SERNAM

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 correspond 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.

3.12 - Formation continue

1. Nombre de stagiaires, d'heures de stage et de congés de formation par catégorie d'emploi

Catégories	Nombre d'heures de stage			Nombre de congés de formation accordés		
	1979	1980	1981	1979	1980	1981
Cadres	222 909	207 913	212 026	2	1	1
Agents de maîtrise .	1 140 383	1 347 878	1 285 015	30	27	17
Agents d'exécution .	9 027 772	8 080 081	7 379 979	90	140	152
	<u>10 391 064</u>	<u>9 635 879</u>	<u>8 877 020</u>	<u>10(1)</u> <u>132</u>	<u>15(2)</u> <u>183</u>	<u>6(3)</u> <u>176</u>

(1) dont 8 auxiliaires et 2 contractuels

(2) dont 12 auxiliaires et 3 contractuels

(3) dont 6 auxiliaires.

2. Importance de la formation en fonction de l'effectif

	1978	1979	1980	1981
Effectif S.N.C.F.	261 834	256 711	253 407	250 410
Nombre d'heures de stagiaires	10 478 882	10 391 064	9 635 872	9 029 403
Equivalence en agents/année	6 064	6 013	5 628	5 299
Rapport en %				
<u>Effectif en formation</u>	2,31 %	2,34 %	2,22 %	2,12 %
<u>Effectif total</u>				

3. Nombre de stagiaires par type de stage

Type de stage (1)	1978	1979	1980	1981
- Prévention	2 065	3 099	2 507	2 327
- Adaptation dont hors entreprise	57 661 (80)	51 129 (137)	51 542 (165)	45 177 (244)
- Promotion dont hors entreprise	17 975 (65)	18 162 (72)	16 211 (75)	16 654 (89)
- Perfectionnement des connaissances dont hors entreprise	115 971 (1 209)	119 052 (1 044)	111 551 (1 204)	114 503 (1 185)

4. Coût de la formation professionnelle continue

	Montant des dépenses effectivement consenties			
	1978	1979	1980	1981
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise).	162 203 421	187 972 151	207 500 823	223 952 960
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	495 027 019	548 130 352	579 953 359	628 007 634
<u>Autres dépenses</u>	42 267 766	44 398 557	48 203 179	51 891 889
Total	699 498 206	780 501 060	835 657 361	903 852 483

5. Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle

1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
4,7 %	4,7 %	4,5 %	4,9 %	4,9 %	4,9 %	4,7 %	4,5 %

- (1) Les stages de prévention ont pour objet de réduire l'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.

3.2.- R.A.T.P.3.21 - Formation des jeunes

L'Ecole technique de la RATP recrute chaque année par concours 91 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans deux sections :

- la section mécaniciens d'entretien (65 élèves)
- la section électromécaniciens (26 élèves).

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

2°) La deuxième section conduit :

- . pour la moitié des élèves, au CAP d'électromécanicien, en 3 ans ;
- . pour l'autre moitié (les 13 meilleurs), au CAP d'électromécanicien, en 2 ans, et au CAP d'électronicien d'équipement en 3ème année (ces élèves possèdent les deux CAP au bout de 3 ans).

La réussite aux CAP est pratiquement de 100 %.

Les 56 % des élèves de l'Ecole technique sont apparentés à des agents de la Régie.

Sur les 2 620 anciens élèves de l'Ecole :

- 63 % sont actuellement dans les catégories "agents d'exécution" et "techniciens",
- 23 % sont actuellement dans la catégorie "agents de maîtrise",
- 14 % sont actuellement dans la catégorie "cadres".

3.22 - Formation continue1°) Nombre d'heures de stage et de congés de formation par catégories d'emplois :

Catégories d'emploi	Nombre d'heures de stage		
	1979	1980	1981
Cadres	87 780	92 442	80 478
Agents de maîtrise	289 425	295 403	344 250
Agents d'exécution	915 540	1 038 567	1 194 049
TOTAL	1 292 745	1 426 412	1 618 777

Catégories d'emploi	Nombre de congés-formation accordés		
	1979	1980	1981
Cadres	6	1	5
Agents de maîtrise	293	397	456
Agents d'exécution	736	1 327	1 479
TOTAL	1 035	1 725	1 940

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

	1979	1980	1981
Effectifs RATP	37 210	36 987	37 198
Nombre d'heures de stagiaires	1 292 745	1 426 412	1 618 777
Equivalence en agents/années	715	789	899
Rapport en % en $\frac{\text{formation}}{\text{effectifs}}$	1,92 %	2,13 %	2,41 %

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

Type de stage	1979	1980	1981
Prévention	174	111	64
(dont hors entreprise)	(74)	(71)	(51)
Adaptation	2 685	3 542	7 568
(dont hors entreprise)	(128)	(295)	(432)
Promotion	1 708	1 885	1 964
(dont hors entreprise)	(52)	(44)	(65)
Perfectionnement des connaissances (dont hors entreprise)	20 196 (3 531)	15 946 (4 384)	14 045 (4 001)

4°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1979	1980	1981
Fonctionnement des stages (organisés dans l'entreprise)	35 990 063	40 706 163	49 724 522
Rémunérations (versées aux stagiaires par l'entreprise)	65 156 427	82 821 926	106 627 428
Autres dépenses	9 825 666	13 557 998	16 967 287
TOTAL	110 972 156	137 086 087	173 319 237

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle		
1979	1980	1981
4,41 %	4,8 %	5,3 %

3.3. Transports urbains (hors R.A.T.P.)

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 réalisées (supra) qui intéresse 10 réseaux V.F.I.L. et 66 réseaux urbains regroupant près de 27.000 salariés sur les 35.000 qu'emploie l'ensemble des réseaux affiliés à l' U.T.P.

Les tableaux ci-après rendent 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
- de la répartition des stagiaires suivant le type de stage et le mode d'organisation.

Réseaux urbains

Répartition des stagiaires et du nombre d'heures de stage suivant l'emploi initial

Formation s'adressant aux	Nombre de stagiaires			Nombre d'heures de stage		
	Hommes	Femmes	Total	Rémunérés	non rémunérés	Total
Manoeuvres ouvriers spécialisés employés non qualifiés	180	9	189	12.110	439	12.549
Ouvriers et employés qualifiés	5.175	239	5.414	192.597	6.459	199.056
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	881	27	908	43.183	1.620	44.803
Ingénieurs et cadres	152	9	161	6.671	327	6.998
TOTAUX	6.388	284	6.672 (1)	254.561	8.845	263.406

(1) Le pourcentage des stagiaires par rapport à l'effectif est de 29,53 %

Répartition des stagiaires suivant le type de stage et le mode d'organisation

Types d'actions	Nombre total des stagiaires ayant suivi des stages organisés	
	A l'intérieur de l'entreprise	En application de conventions conclues avec des organismes extérieurs
Prévention	68	92
Adaptation	2.676	304
Promotion professionnelle	788	206
Entretien ou perfectionnement des connaissances	5.997	3.346
TOTAUX	9.529	3.948

Réseaux V.F.I.L. (interurbains)Répartition des stagiaires et du nombre d'heures de stage suivant l'emploi initial occupé par les stagiaires

Formation s'adressant aux	Formation de stagiaires			Nombre d'heures de stage		
	Hommes	Femmes	total	rémunérés	non rémunérés	total
Manoeuvres ouvriers spécialisés employés non qualifiés	25	1	26	1.561	60	1.621
Ouvriers et employés qualifiés	291	20	311	10.552	1.048	11.600
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	57	8	65	1.637	30	1.667
Ingénieurs et cadres	36	7	43	880	0	880
TOTAUX	409	36	445 (1)	14.630	1.138	15.768

(1) Le pourcentage des stagiaires par rapport à l'effectif est de 10,64 %

Répartition des stagiaires suivant le type de stage et le mode d'organisation

Types d'actions	Nombre total des stagiaires ayant suivi des stages organisés	
	A l'intérieur de l'entreprise	En application de conventions conclues avec des organismes extérieurs
Prévention	0	21
Adaptation	0	21
Promotion professionnelle	0	27
Entretien ou perfectionnement des connaissances	19	323
TOTAUX	19	392

3.4 - Transports routiers (Tableaux n° 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 réactives) : l'Institut National des Sciences et Techniques nucléaires (organisme relevant du C.E.A.)

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

- a) huit universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport,
 - quatre 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) sept établissements scolaires préparent au brevet de technicien "transport" (B.T.T.) et 36 établissements préparent au brevet d'études professionnelles d'agent du transport (B.E.P.) 42 sections assistées par l'A.F.T. préparent 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, d'un C.A.P. de mécanicien poids lourds et la création en 1982 d'un nouveau C.A.P. d'agent de magasinage et de messageries.
- d) enfin trois écoles sont gérées par l'A.F.T.. Il s'agit de :
 - l'école de techniciens des transports, commissionnaires de transports, douanes et transitaires (E.T.T.)
 - l'école de direction des transports routiers (collaborateurs de direction) (E.D.T.R.)
 - l'école pratique du tourisme qui prépare à l'emploi d'agents de comptoir polyvalents pour les agences de voyage. (E.P.T.)

3.42 - 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 d'initiation" d'une durée de 2 à 6 semaines.

3.43 - 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.

3.44 - 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.

3.45 - Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1975. Il appelle les constatations suivantes :

- le nombre de conducteurs reçus au C.A.P. qui avait baissé de plus de 4 % l'année dernière, marque une légère progression : 2.385 contre 2.324 sans pour autant retrouver le chiffre record de 1980 : 2.429.
- le nombre de journées de formation dans le cadre des stages d'initiation et de la préparation au permis C¹ marque une nouvelle diminution importante.
- par contre l'augmentation du nombre de journées de formation dispensées aux conducteurs routiers dans le cadre des stages de perfectionnement se maintient à un niveau élevé : 41.057 en 1982 - 41.363 en 1981 contre 30.098 en 1980 et 19.436 en 1979.
- le nombre de journées de formation dispensées à l'intention des cadres dirigeants qui avait baissé de 28 % en 1981 a augmenté de 20 % en 1982 sans que l'on retrouve pour autant les chiffres des années antérieures.
- le nombre de candidats reçus à l'attestation de capacité marque une légère augmentation par rapport à 1981 (2.167 contre 2.121).

3.46 - Les informations sur la formation professionnelle sont complétées dans le tableau 13 par des renseignements statistiques relatifs à la délivrance des permis de conduire.

Pour la première fois depuis 4 ans, le nombre global des permis de conduire délivrés est en diminution (68.591 en 1982 contre 76.570 en 1981, année record). Cette diminution touche toutes les catégories de permis mais particulièrement le permis D valable sur les véhicules affectés au transport de personnes (- 4.727 soit - 11,36 %). La modification récente de l'article R 124-1 du code de la route (décret du

18 mai 1982) qui dispose que le permis de conduire de la catégorie C¹ est aussi valable pour la catégorie D, dès lors que son titulaire est âgé de 21 ans révolus, doit être partiellement à l'origine de cette situation. A noter également que pour la première fois depuis la création du permis C¹ valable sur les gros porteurs on constate une régression du nombre de permis délivrés (- 1512, soit - 7,95 %).

3.5. Navigation fluviale

3.51 - Formation des jeunes et apprentissage

Pour ce qui concerne l'année scolaire 1981/1982, le nombre d'inscriptions au Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure a été le suivant :

- 139 dossiers d'apprentis dont 22 élèves de C.P.A.
- présentation de 43 apprentis à la session du C.A.P. de juin 1982.

Ces chiffres marquent une progression par rapport aux années précédentes. Il est très vraisemblable que le facteur de découragement que représente la conjoncture économique professionnelle ne sera pas sans effet sur le niveau des inscriptions pour les années suivantes.

Enfin, 1982 a été la première année du lancement du brevet professionnel et la prévision de 30 inscriptions a été tenue.

3.52 - Formation continue

Le développement des actions de formation dispensées par FLUVIA s'est poursuivi en 1982. Le personnel salarié des armements et petites flottes a ainsi pu bénéficier de toute une gamme de séminaires et sessions axés sur les thèmes suivants :

- culture générale,
- mécanique,
- économie et gestion des entreprises, des unités
- secourisme et lutte contre l'incendie
- techniques de communication et de commandement
- sécurité, particulièrement pour le transport des matières dangereuses afin de respecter le calendrier fixé par la réglementation et de concourir efficacement à l'amélioration des conditions de travail et de transport.

4ème partie - Les conditions de travail

4.1 - La durée du travail (Tableau 14, graphique 15, tableau 16)

Les données numériques fournies sont extraites de l'enquête trimestrielle du ministère du travail. 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 (avant que les dispositions du décret du 9 novembre 1949 ne soient modifiées par le décret du 26 janvier 1983) comptés pour la moitié de leur durée réelle.

Le comité a regretté une nouvelle fois le caractère global et parcellaire des données statistiques concernant la durée du travail dans le transport. Il a souhaité qu'un effort soit fait notamment pour appréhender aussi exactement que possible la durée du travail réelle des conducteurs du transport routier.

L'examen de ces données statistiques appelle un certain nombre de commentaires :

- La durée hebdomadaire moyenne du travail constatée au 1er octobre 1982, pour les ouvriers des transports routiers, globalement considérés (sédentaires et roulants, marchandises et voyageurs) restait la plus élevée de toutes les branches avec 41,9 h contre 39,5 pour l'ensemble des activités.

- L'écart entre le secteur des transports routiers et l'ensemble des activités a cependant diminué très fortement : il n'est plus que de 2,4 h alors qu'il était de 3 h en 1981, 3,3 h en 1980 et 3,4 h en 1979 et 3,5 h en 1978. L'évolution vers un rapprochement de la durée moyenne du travail pour l'ensemble des activités s'est vivement accélérée, essentiellement du fait d'une très forte réduction de cette durée pour les ouvriers des transports routiers de marchandises. En effet, en un an (d'octobre 1981 à octobre 1982) la durée moyenne hebdomadaire du travail a diminué davantage (moins 1,8 h) que pendant l'ensemble des quatre années précédentes (moins 1,6 h d'octobre 1977 à octobre 1981).

- Pour les employés des transports routiers, on constate une évolution comparable bien qu'un peu moins prononcée en raison de l'écart moins grand existant avec les autres activités (39,8 h pour 39,3 h au 1er octobre 1982).

- En ce qui concerne plus particulièrement les transports routiers de marchandises, la durée hebdomadaire du travail est plus élevée (42,8 h pour les ouvriers, 40,2 h pour les employés) que pour l'ensemble des transports routiers (respectivement 41,9 h et 39,8 h).

- Le pourcentage des ouvriers travaillant au-delà de la durée légale hebdomadaire (39 h), c'est-à-dire effectuant des heures supplémentaires, demeure élevé (72,6 %) bien qu'en diminution par rapport à l'année 1981 (76 % sur la base de 40 h). Par contre le pourcentage d'ouvriers effectuant des heures supplémentaires majorées de 50 % (c'est-à-dire au-delà de 47 h en 1982 et au-delà de 48 h en 1981) a très fortement diminué : 4,5 % en 1982 contre 21,6 % en 1981.

Pour les employés les pourcentages sont les suivants :

42,7 % au-delà de 39 heures

0,5 % au-delà de 47 heures

Il faut voir dans ces résultats particulièrement positifs, les effets de l'ordonnance du 16 janvier 1982 qui réduisait la durée légale du travail ainsi que les durées hebdomadaires maximales et créait un nouveau repos compensateur pour les heures supplémentaires effectuées au-delà d'un contingent de 130 heures par an.

4.2. Les contrôles et les sanctions

Comme dans les précédents rapports, 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.

4.21 - 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-transport. 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 1982 de 332 à 352. Celui du corps de l'inspection du travail en comprenant les contrôleurs du travail, a été porté de 76 à 79 mais seulement 2 des 3 postes supplémentaires ont pu être pourvus en cours d'année. Le nombre de membres de l'inspection qui exercent effectivement leurs fonctions "sur le terrain" est de 47. 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

	1978	1979	1980	1981	1982
- par prélèvement de disques	3 488	6 167	11 014	5 776	5 712 *
- par les inspecteurs du travail	2 814	3 084	3 149	3 117	2 585
Total :	6 202	9 251	14 163	8 893	8 297

* dont 4 863 compte d'autrui
849 compte propre

4.22.2 - Nombre d'équipages contrôlés

- sur route	158 185	167 762	199 226	207 508	207 168
- en entreprise	24 928	27 799	41 045	40 241	42 214 *

* dont 37 369 compte d'autrui
4 845 compte propre

4.22.3 - Nombre de journées transport contrôlés

- sur route	316 370	335 524	398 452	415 016	414 336
- en entreprise	279 162	351 238	492 546	482 892	506 568 *

* dont 448 428 compte d'autrui
58 140 compte propre

Le contrôle, sur le territoire français, de l'application de la réglementation sociale dans les transports routiers s'est traduit par une augmentation du pourcentage des équipages étrangers contrôlés.

Par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés la part des équipages étrangers est passée de 7,3 % en 1981 à 8,23 % en 1982.

Le nombre des consignations prélevées a considérablement augmenté à la suite de l'intervention en janvier 1982 d'un avis du Conseil d'Etat, précisant que cette mesure était applicable à l'encontre des contrevenants étrangers en matière de réglementation des conditions de travail dans les transports. La teneur de cet avis a été reprise dans une circulaire du Garde des Sceaux aux Procureurs de la République les invitant à mettre en oeuvre systématiquement cette mesure.

4.23 - Infractions constatées

Au sujet de ces infractions, les membres du comité ont noté que si l'examen des disques permet une analyse correcte des renseignements enregistrés, les conclusions que l'on peut en tirer restent partiellement incertaines compte tenu des trop nombreuses fraudes dont les chronotachygraphes et les disques peuvent faire l'objet. La recherche d'un moyen mécanique de contrôle plus fiable ou de tout autre système réduisant les possibilités de fraude donnerait des résultats moins aléatoires.

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).

Année	temps de conduite				Minimum de repos
	continu	journalier	hebdomadaire	14 jours	
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
1981	4,3	8,7	5,3	5,1	15,1
1982	5,9 (1)	6,9	3,6	3,4	14,2
dont compte d'autrui	6,5	8,0	4,3	4,1	16,5
compte propre	3,6	2,7	1	0,8	5,2

- (1) Le programme d'analyse des disques a été modifié pour ce type d'infractions afin de le faire mieux coïncider avec les dispositions du règlement européen ; le résultat de 1982 ne peut donc être tout à fait comparé avec les résultats des années antérieures.

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. (circulaire n° 76-42 du 9 mars 1976).

4.24 - Sanctions prononcées

4.24.1 - Sanctions prononcées

Les amendes prononcées en 1982 se répartissent comme suit :

- 38,4 % inférieures à 160 F
- 47,8 % entre 160 F et 600 F
- 13,8 % égales ou supérieures à 600 F

Les chiffres portent sur 14 621 amendes prononcées (24 483 l'année précédente).

4.24.2 - En outre, il a été procédé à 2 352 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absence ou insuffisance de repos.

4.3. Accidents du travail (Tableaux 17 à 20)

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).

Le tableau confirme que dans le secteur des transports, les risques sont plus élevés pour les transports de marchandises que pour les transports de voyageurs. Il convient tout de même d'indiquer que le taux concernant le transport routier de marchandises s'est réduit de 7 % au cours des 5 dernières années, ce qui est l'indice d'une diminution du nombre des accidents du travail. Le risque reste plus faible dans les entreprises de location de véhicules industriels que dans les transports de marchandises, mais l'écart entre les deux secteurs se réduit. En ce qui concerne les transports fluviaux la baisse du taux des cotisations relevée pour l'année 1982 par rapport à l'année 1981 (9,1 % contre 9,8 %) s'est encore accentuée. Les taux seront pour 1983 de 8 %, ce qui les situe au niveau de ceux du transport routier de marchandises.

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 les transports routiers (marchandises + voyageurs) qu'à la S.N.C.F., la R.A.T.P. se situant entre les deux.

Il est intéressant de noter qu'à la R.A.T.P. l'amélioration est 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. En 1974, le pourcentage des accidents avec arrêt rapportés à l'effectif moyen annuel était de l'ordre de 7 % ; il est en 1982 de 5,25 % ; en 1981, le pourcentage était de 5,36 %.

Dans le secteur des transports routiers, le nombre des accidents ainsi que leur gravité restent proportionnellement plus élevés pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

Dans les transports de marchandises, le nombre des accidents avec arrêt est en diminution tant en valeur absolue qu'en valeur relative. On constate une stabilité en ce qui concerne les accidents graves et une diminution sensible pour les accidents mortels (147 en 1980, 118 en 1981), soit une diminution de 19,7 %.

Comparé à l'ensemble du secteur "transport 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).

Dans le secteur des voyageurs, le nombre d'accidents reste proportionnellement supérieur dans les transports urbains à ceux des transports interurbains.

En valeur absolue, en 1981, il y a eu 1.231 accidents avec arrêt dans les transports urbains et 1.707 dans les transports interurbains, soit respectivement 4,65 % et 4,56 % de l'effectif pris en considération ; les pourcentages de 1980 étaient respectivement de 5,05 % et de 4,96 % . En ce qui concerne les accidents graves, les pourcentages sont respectivement de 0,5 % et de 0,7 % contre 0,42 % et 0,71 % l'année précédente. Le nombre d'accidents mortels qui reste faible est cependant plus élevé dans les transports interurbains que dans les transports urbains (14 contre 3 en 1981, 7 contre 2 en 1980.

4.3.2.2.- Les données spécifiques propres aux remontées mécaniques permettent de faire deux constatations :

- tant en valeur absolue qu'en pourcentage des effectifs pris en considération, la situation s'est aggravée.
- le pourcentage des accidents avec arrêt est le plus élevé du secteur "transports" . Par contre pour les accidents graves, le pourcentage reste inférieur à celui constaté dans les transports fluviaux.

4.3.2.3.- Dans le secteur des transports fluviaux, alors qu'en 1980 par rapport à 1979 on avait noté une amélioration dans la rubrique des accidents avec arrêt, on constate une dégradation en 1981, de même la dégradation est constante en ce qui concerne les accidents graves qui s'accroissent en valeur absolue alors même que les effectifs salariés du secteur sont en réduction. Il faut cependant bien marquer que les chiffres pris en considération sont relativement réduits et qu'en conséquence les pourcentages sont moins significatifs.

4.3.2.4.- Si l'on compare le secteur "transports" à l'ensemble des industries du bâtiment et des travaux publics qui est un secteur à hauts risques, les résultats du transport sont nettement meilleurs essentiellement pour les accidents avec arrêt. Par contre, pour les accidents mortels qui restent proportionnellement plus nombreux dans le secteur des transports de marchandises, l'écart s'est accru au cours des trois dernières années.

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

4.3.3.1. Le tableau 20 a) compare la répartition des impliqués par catégorie d'usagers en fonction de la gravité de l'accident pour les années 1979 à 1981.

Pour l'année 1981 l'amélioration de la situation sur le plan des accidents corporels est essentiellement le fait des accidents concernant les piétons et les deux roues. Par contre, la situation s'est dégradée pour les voitures de tourisme dont le pourcentage dans le total a augmenté pour les trois rubriques intéressées : tués, blessés graves et blessés légers.

Pour les véhicules utilitaires, la situation s'est dégradée en valeur absolue et en valeur relative pour le nombre des tués et s'est améliorée dans tous les cas pour les blessés graves et en valeur absolue pour les blessés légers.

Une nouvelle fois l'accent doit être mis sur l'importance relative des accidents dus aux tracteurs agricoles (66 accidents mortels en 1981 à comparer aux 75 dans lesquels sont impliqués les camions de plus de 3 T 5).

4.3.3.2. Pour l'année 1982, nous disposons d'une part du bilan dressé par les corps de C.R.S., d'autre part des statistiques publiées par la gendarmerie.

4.3.3.2.1. 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 9,60 % des accidents corporels et fournissent 5,28 % des victimes alors que les voitures particulières représentent 78 % du trafic, 84,65 % des usagers impliqués et 85,92 % des victimes.

Ce bilan est relativement favorable aux poids lourds, mais la zone d'action couverte est limitée par rapport à celle couverte par la police et la gendarmerie (3.162 accidents relevés dans le premier cas et 230.700 dans le second)

4.3.3.2.2. Les tableaux 20 b) à 20 d) sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1982 publiée par la gendarmerie nationale.

Le tableau 20 b) 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 d) font apparaître les taux de responsabilité des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers en 1981 et en 1982.

Le rapprochement de ces deux tableaux permet de constater que de 1981 à 1982 la responsabilité présumée des véhicules de transport de marchandises de plus de 3 T 5 a augmenté ; elle a par contre diminué pour les véhicules utilitaires de moins de 3 T 5 ainsi que pour les transports en commun. Mais il faut souligner que pour toutes ces catégories, la responsabilité est moins forte que pour les conducteurs de voitures particulières ou d'engins à deux roues.

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

Pourcentage de responsabilité présumée rapportée au nombre
de véhicules accidentés

catégorie (1)	nombre de véhicules(2)	responsa- bles (3)	% $\frac{3}{2}$
Deux roues	22.218	13.836	62,27
Voitures particulières	90.561	50.246	55,48
Véhicules utilitaires - de 1,5 T à 3,5 T	4.892	2.513	51,36
Tracteurs agricoles	1.242	564	45,41
Véhicules avec remorque ou caravane de moins de 3,5 T	956	430	44,97
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T	3.708	1.574	42,44
Tracteurs routiers + semi remorque	3.478	1.407	40,45
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T avec remorque	604	225	37,25
Transport en commun	841	265	31,5

Ces données devraient être complétées pour avoir tout leur sens par la connaissance du nombre de kilomètres parcourus pour chaque catégorie. Nous ne disposons pas de ces éléments. La direction de la sécurité et de la circulation routière du ministère des transports a cependant apporté quelques précisions à partir d'une synthèse accidentologique portant sur l'année 1980.

Le parcours moyen d'un poids lourd (entre 25 et 30.000 kms) est environ le double de celui d'une V.P.C. (voiture particulière et commerciale): 13.500 kms) si bien qu'au total on enregistre environ 25 milliards de véhicules/kms pour les P.L. et 250 milliards de véhicules/kms pour les V.P.C., soit 10 fois plus pour ces dernières.

En valeur absolue, le nombre annuel des victimes (tués) des accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds est de 2.200 en 1980 sur un total général de 12.500, soit 18 %, proportion qui tend à diminuer très légèrement (19 % en 1973).

Le taux d'implication des poids lourds, dans un accident corporel, au kilomètre parcouru, est sensiblement inférieur à celui des V.P.C., en effet :

- entre 60 et 70 aux 100 millions de véhicules/kms pour les poids lourds,
- 110 pour les véhicules particuliers et commerciaux.

Mais la gravité des accidents de poids lourds (proportion du nombre des tués à celui des accidents corporels) est près de 3 fois plus importante, ce qui s'explique aisément par la masse des véhicules qui se trouvent impliqués.

- Relevons en outre que moins de 10 % des victimes sont des occupants du poids lourd impliqué. Plus de 90 % sont des occupants des véhicules légers impliqués.

Finalement, si l'on considère les taux de tués par rapport à la circulation, on a environ :

. 9 tués par 108 véhicules/kms pour les poids lourds

et

. 4 pour les véhicules légers.

Si l'on calcule un taux de tués par rapport au parc, on obtient :

. environ 3,5 tués par 1.000 poids lourds

et

. 0,54 pour les véhicules légers.

On peut aussi à partir du dernier annuaire statistiques des transports qui comptabilise les résultats 1980, rappeler les chiffres ci-après du parc estimé des véhicules automobiles en service, sans méconnaître que le rapprochement entre le parc de véhicules et le nombre de véhicules accidentés ne permet de tirer que des conclusions tout à fait aléatoires.

- voitures particulières et commerciales (tous âges)	18.400.000
- autocars et autobus (moins de 10 ans)	67.000
- camionnettes, camions et véhicules spéciaux (moins de 10 ans)	2.515.000
- tracteurs routiers (moins de 10 ans)	128.000

Le tableau 20 c) permet de comparer les résultats de 1982 par rapport à ceux de 1981 des impliqués, des victimes et des tués, pour chaque catégorie de véhicules concernés.

On constate dans ce tableau que la part des véhicules utilitaires qui est de 11,8 % en 1982 contre 11,4 % en 1981 pour les impliqués reste proportionnellement inférieure tant en ce qui concerne les victimes que les tués. Le pourcentage concernant les victimes est passé de 6,6 % en 1981 à 6,7 % en 1982. Par contre, la proportion du nombre de tués a diminué puisque l'on est passé de 6,6 % en 1981 à 6,3 % en 1982.

Dans tous les cas cependant, il faut noter une diminution en valeur absolue du nombre d'accidentés.

Le tableau 20 e) donne une image de la répartition régionale des accidents de poids lourds.

4.4. - Comités d'hygiène et de sécurité (tableau 21)

Le tableau 21 rend compte de la situation au 31 décembre 1981.

Par rapport à l'année précédente, on note un accroissement sensible du nombre de comités d'hygiène et de sécurité qui passe de 512 à 550. Il faut remarquer que désormais le seuil d'assujettissement concerne tous les établissements de plus de 50 salariés.

4.5. - Délégués du personnel - Comités d'entreprises - sections syndicales

4.51 - Délégués du personnel

Il n'est pas possible de fournir les données spécifiques aux seuls transports terrestres. Les chiffres qui figurent dans le tableau ci-après reflètent donc la situation pour l'ensemble de la branche d'activité du transport relevant du contrôle social de l'inspection du travail du transport. Ce tableau indique depuis 1976 le nombre d'entreprises ou d'établissements tenus d'avoir des délégués du personnel (plus de 10 salariés) et celles qui effectivement répondent à cette exigence.

Délégués du personnel	1976	1977	1978	1979	1980	1981
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	6.068	6.335	6.912	7.476	7.763	7.944
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2.122	2.224	2.277	2.333	2.393	2.467
3. Nombre de procès-verbaux de carence (1)	363	445	473	450	448	404
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	34,97	35,10	32,94	31,20	30,82	31,05

(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 bornaient jusqu'à la loi du 28 octobre 1982 à laisser aux organisations syndicales les plus représentatives le soin de provoquer la mise en place des délégués par la présentation de listes de candidats, l'Inspection est intervenue 545 fois au cours de l'exercice 1981 pour que des élections soient organisées.

4.52 - Comités d'entreprise

Le tableau suivant concerne les comités d'entreprise, d'une part pour l'ensemble du secteur transport contrôlé, d'autre part pour le seul secteur des transports routiers.

a) <u>Comités d'entreprise - ensemble des transports</u>	1976	1977	1978	1979	1980	1981
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1.130	1.197	1.219	1.263	1.327	1.385
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	976	1.039	1.061	1.075	1.102	1.145
3. Nombre de procès-verbaux de carence (1)	83	99	93	85	84	107
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	86,37	86,80	87,03	85,11	83,04	82,67
b) <u>Comités d'entreprise - transports routiers</u>						
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	858	910	927	908	962	972
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	719	781	789	793	833	849
3. Nombre de procès-verbaux de carence	20	29	24	31	24	33
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	83,79	85,82	85,11	87,33	86,59	87,35

(1) 107 procès-verbaux de carence ont été enregistrés par l'Inspection, d'où il résulte que sur 1.385 entreprises ou établissements assujettis, 1.252 soit 90,40 % se sont conformés à leurs obligations en ce domaine.

Pour atteindre ces résultats, l'Inspection est intervenue 140 fois auprès des entreprises en 1.981 pour obtenir, soit la mise en place de l'institution, soit le renouvellement des opérations électorales à l'expiration du mandat des représentants.

4.53 - Le tableau 22 rend compte pour la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1981, 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.

4.54 - Transports urbains (tableau 23)

Le tableau 23 rend compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1980 au 31 décembre 1981.

4.55 - Voies ferrées d'intérêt local (tableau 24)

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

4.56 - R.A.T.P. (Tableaux 25 a, 25 b, 25 c, 25 d)

Le tableau 25 a retracé les résultats obtenus par les différentes organisations syndicales en 1978, 1980 et 1982 à l'occasion des élections aux comités d'entreprise.

Les tableaux 25 b, 25 c et 25 d sont les mêmes que ceux qui ont été publiés en 1982 et qui comparent les chiffres fournis pour les années 1977, 1979 et 1981 au sujet des résultats des élections au conseil de discipline, au conseil de prévoyance et aux commissions de classement.

4.57 - S.N.C.F. (Tableau 26)

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

4.58 - Sections syndicales et délégués syndicaux
(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.

Ont été reprises les données de 1981 et de 1982 de façon à permettre de comparer les évolutions d'une année sur l'autre

4.59 - Mouvements de grève

Le nombre de journées de travail perdues pour faits de grève a été en 1982 à la S.N.C.F. de 43.850. Ceci représente 0,08 % des journées de travail dues. Ce chiffre est voisin de celui de 1981 (42.500), mais en baisse importante par rapport à celui de 1980 (325.305 journées).

A la R.A.T.P., le nombre de journées perdues est environ 4 fois moins important en 1982 qu'en 1981 (11.822 contre 40.721). Les années précédentes, le nombre de journées perdues était le suivant : 27.957 en 1980, 14.614 en 1979, 24.696 en 1978, 43.390 en 1977.

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 concernent 124 conflits collectifs correspondent à la perte de 21.862 journées. En 1981 les chiffres s'élevaient respectivement à 135 et à 31.814.

5ème partie - 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 1982 de 9,7 %.
- L'augmentation du SMIC a été de 14,2 %. L'augmentation des salaires horaires ouvriers toutes branches d'activités confondues se chiffre à 12,6 %, dans le secteur transport (SNCF et RATP), cette hausse a été de 13,42 %.

5.2 - Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports

Remarque faite que les recommandations gouvernementales faisant suite au blocage des prix et des salaires ont insisté, auprès des partenaires sociaux, sur la nécessité d'établir une politique salariale englobant les années 1982 et 1983, les salaires ont augmenté en 1982 de :

- 6 % dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs,
- 9,50 % dans les transports urbains,
- 6,51 % dans les téléphériques,
- 9,18 % dans la manutention ferroviaire + 1,04 % au titre de la prime de fin d'année,
- 7,86 % environ dans la batellerie intérieure avec, en plus, un effort particulier en faveur des plus basses rémunérations,
- 9,50 % dans les ordures ménagères.

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.

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

En 1982, les salaires des cheminots ont été majorés en niveau de 8,75 %, ceux des agents de la R.A.T.P. de 8,30 %. Ces chiffres ne peuvent être comparés entre eux, en raison des dates et de l'importance différentes des majorations intervenues en cours d'année. Il n'intègrent pas les mesures de caractère particulier (mesures catégorielles, gratifications vacances, intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement...).

5.4. - Pour permettre une appréciation plus satisfaisante de la situation et conformément à un vœu déjà exprimé par les organisations syndicales, il a été tenté de compléter les indications globales ci-dessus par d'autres renseignements relatifs en particulier au calendrier des mesures décidées, à leur effet en masse (tableau ci-après), et aux écarts hiérarchiques.

Ecarts hiérarchiques

L'ouverture de la grille hiérarchique est représenté

- à la S.N.C.F. par le rapport $\frac{509}{165} = 3,08$, la rémunération brute à l'embauche à Paris au 1.1.83 du cheminot 1 A étant de 4.441 F
- à la R.A.T.P. par le rapport $\frac{688}{192,5} = 3,57$, la rémunération brute au 1er janvier 1983 de l'agent de la catégorie la moins favorisée étant de 4.517 F.
- dans les transports urbains par le rapport $\frac{690}{145} = 4,75$, la rémunération conventionnelle la plus faible étant, au 1er janvier 1983 de 3.396 F
- dans les transports routiers par le rapport 2,79, la rémunération conventionnelle la plus faible étant, au 1er janvier 1983 de 3.430 F.
- dans les téléphériques par le rapport $\frac{565}{125} = 4,52$, la rémunération conventionnelle la plus faible étant, au 1er janvier 1983, de 3.366 F

1982 - CALENDRIER DES MESURES GENERALES - Effets en niveau et en masse et l'indice des prix - (1)

		J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
<u>S.N.C.F.</u>	Maj./niveau		2			2,5	1					1	2,25	8,75
	Coût en masse		1,83			1,67	0,58					0,17	0,19	4,40
<u>R.A.T.P.</u>	Maj./niveau			3			3					2	0,30	8,30
	Coût en masse			2,50			1,75					0,33	0,03	4,61
<u>Transports urbains</u>	Maj./niveau		3		1,5	2							3	9,50
	Coût en masse		2,75		1,125	1,33							0,25	5,45
<u>Transports routiers</u>	Maj./niveau				3							3		6
	Coût en masse				2,25							0,50		2,75
<u>Téléphériques</u>	Maj./niveau		1,98		2,53							0,50	1,50	6,51
	Coût en masse		1,815		1,8975							0,08	0,12	3,90
<u>Ordures ménagères</u>	Maj./niveau			3			3,50					2	1	9,50
	Coût en masse			2,50			2,04					0,33	0,09	4,96
<u>Manutention ferroviaire</u>	Maj./niveau			2,30			3,40					2	1	(9,18 + 1,04
	Coût en masse			1,92			1,98					0,33	0,09	(au titre PFA 4,32
Salaire horaire ouvrier Indice INSEE mensuel cumulé		+ 1	+ 1	4,7	+ 1,2	+ 0,8	2,9	+ 0,3	+ 0,3	0,2	+ 0,5	+ 1	4,2	12,6
		+ 1	+ 2	+ 3,2	+ 4,5	+ 5,3	+ 6	+ 6,3	+ 6,7	+ 7,1	+ 7,7	+ 8,7	+ 9,7	

(1) ne sont pas compris les 2,56 % résultant du passage de 40 à 39 heures avec compensation intégrale.

6ème partie - Régime de retraite (tableau n° 30)
--

6.1 - Aucune modification n'est intervenue en 1982 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 1982 dans les différents régimes ont été les suivantes :

6.3.1.- à la S.N.C.F.

- à compter du 1er janvier 1982 :

- . le coefficient servant au calcul du minimum de pension des agents à service continu a été porté de l'indice 161 à l'indice 163,
- . 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 novembre 1982, 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 novembre 1982.

La décision favorable des pouvoirs publics visant à faire bénéficier les agents quittant la R.A.T.P. sans avoir acquis des droits à pension, du régime spécial d'un avantage de retraite complémentaire, a pu être définitivement acquise, mais pour les seuls agents ayant effectivement appartenu à la Régie après sa création.

Pour les agents ayant appartenu aux entreprises qui ont donné naissance à la Régie (C.M.P. et STCRP), une solution est recherchée en liaison avec le Ministère des Affaires sociales et les institutions de retraite complémentaire.

La C.A.M.R. met en place la gestion des dossiers correspondant, comme prestataire de service de la R.A.T.P.

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 1982 d'un coefficient de majoration de 15,3 légèrement supérieur à celui du régime général de l'assurance vieillesse (14,6).

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 et servie par la C.A.R.C.E.P.T. pour le compte de l'Etat, a subi à nouveau une progression en 1982. Cette tendance qui se confirme, devrait cependant fléchir à partir du 1er avril 1983, date d'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 82.270 du 26 mars 1982 relative à l'abaissement de l'âge de la retraite dans le régime général de la sécurité sociale.

L'arrêté approuvant le texte de la Convention collective du 29 avril 1980 et de son avenant du 2 avril 1981 modifiant le régime de retraites complémentaires de la C.A.R.C.E.P.T. a été signé le 1er septembre 1982.

La commission paritaire compétente pour modifier le titre I du décret du 3 octobre 1955 a adopté une nouvelle convention collective signée le 2 février 1982.

Cet accord porte notamment sur la définition des emplois ayant le caractère de roulant et est à l'examen des administrations de tutelle depuis le 11 janvier 1983.