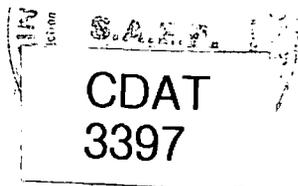

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

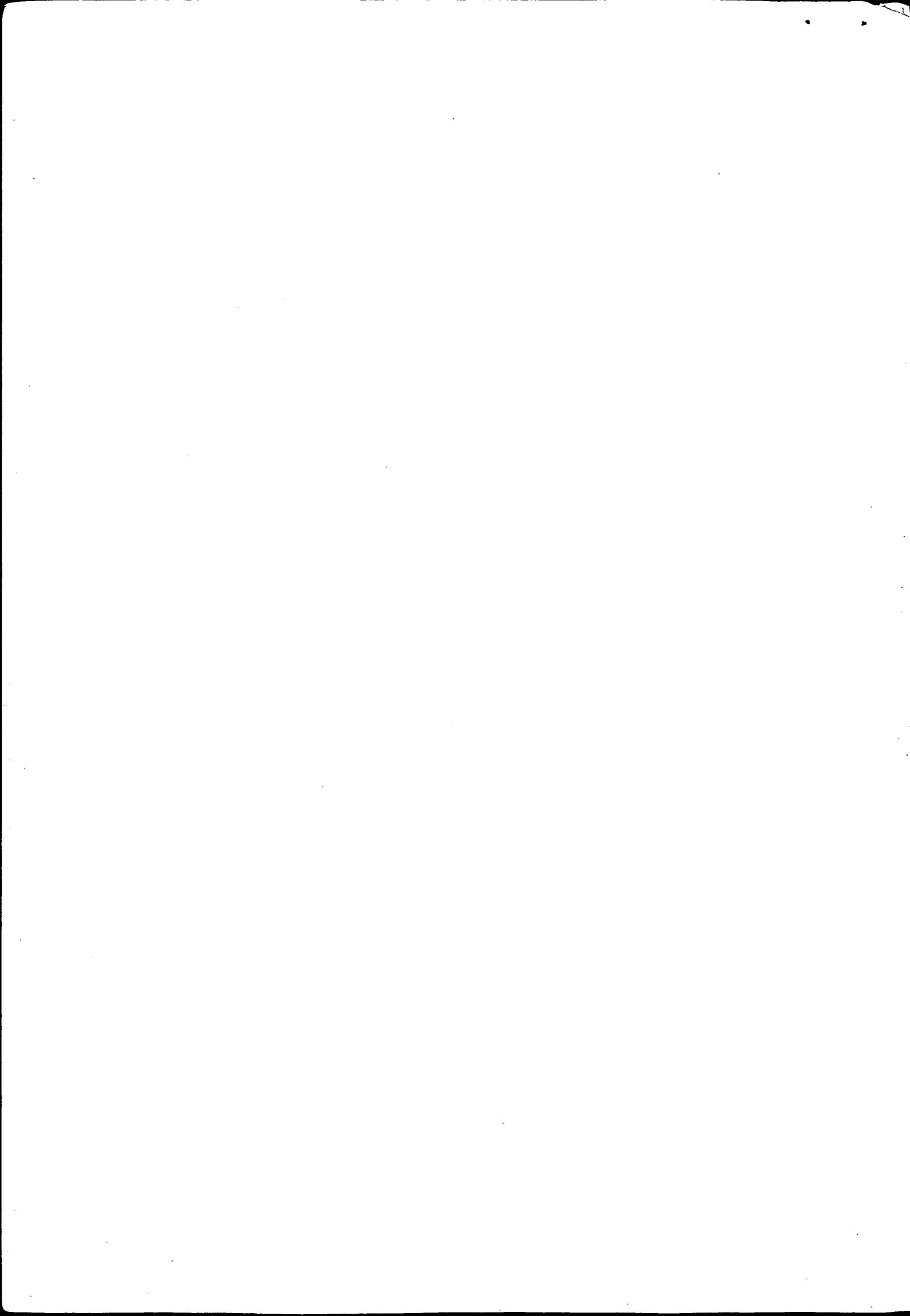
Président : André DOGUET

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

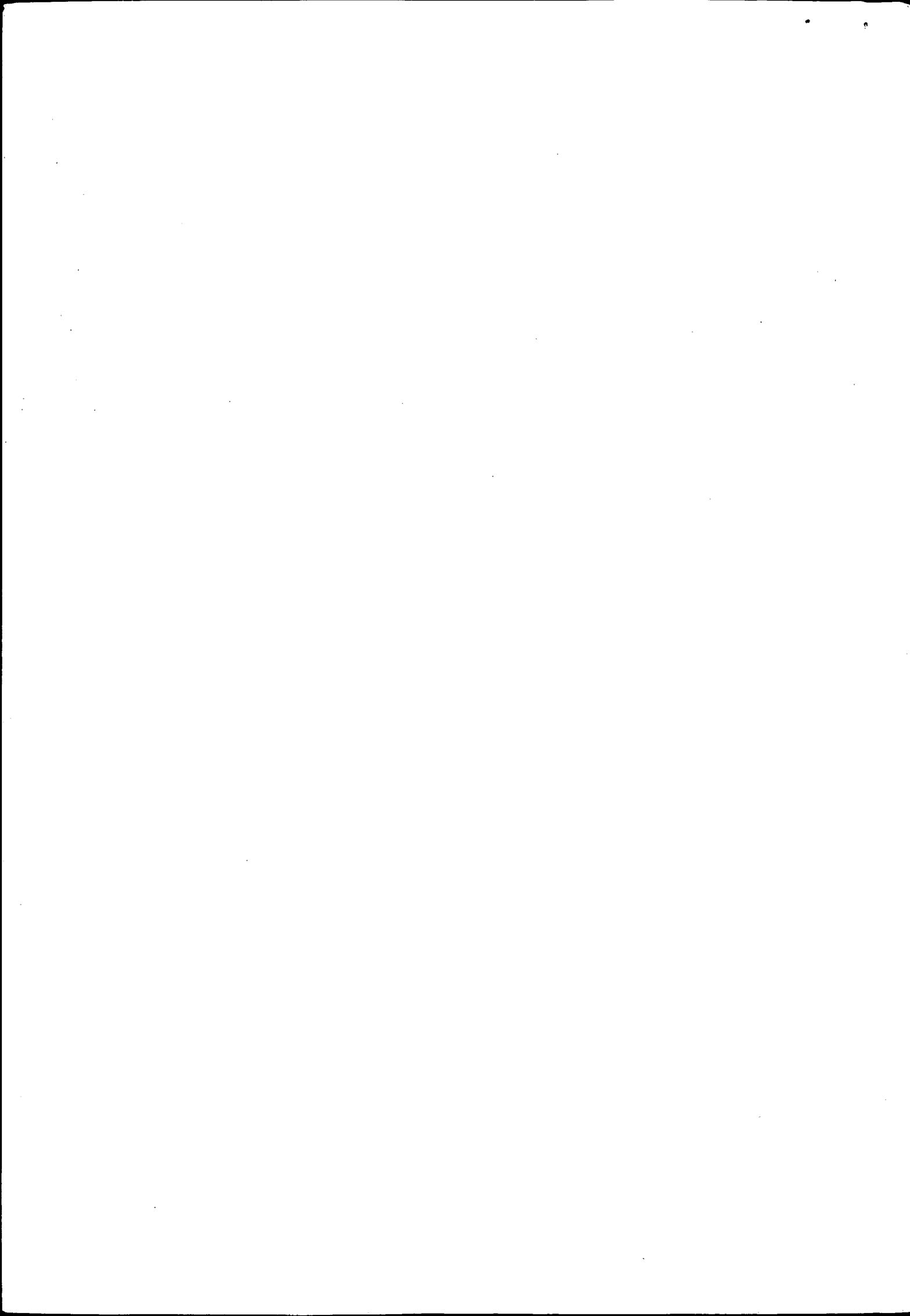
1 9 8 3





S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>1ère Partie</u> - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1983	4
1.1. - Dispositions législatives et réglementaires	4
1.2. - Principales dispositions conventionnelles	14
<u>2ème Partie</u> - Situation de l'emploi	24
2.1. - Transports routiers de marchandises et de voyageurs	24
2.2. - S.N.C.F.	26
2.3. - R.A.T.P.	27
2.4. - Navigation fluviale	27
2.5. - Défaillances d'entreprises	28
2.6. - Licenciements pour cause économique	28
2.7. - Chômage	29
<u>3ème Partie</u> - La formation professionnelle	33
3.1. - S.N.C.F.	33
3.2. - R.A.T.P.	36
3.3. - Transports urbains (hors R.A.T.P.)	39
3.4. - Transports routiers	40
3.5. - Navigation fluviale	44
3.6. - Masse salariale consacrée à la formation continue	45
<u>4ème Partie</u> - Les conditions de travail	46
4.1. - La durée du travail	46
4.2. - Le contrôle et les sanctions	47
4.3. - Les accidents du travail	51
4.4. - Comité d'hygiène et de sécurité	56
4.5. - Délégués du personnel - Comité d'entreprises - sections syndicales	56
<u>5ème Partie</u> - Les rémunérations	60
5.1. - Evolution générale des prix et des salaires	60
5.2. - Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports	60
5.3. - Evolution des salaires réels à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.	60
5.4. - Rémunérations : calendrier, effets en niveau	61
<u>6ème Partie</u> - Régimes de retraite	62
6.1. - Régimes de retraite	62
6.2. - Observations sur le nombre de bénéficiaires	62
6.3. - Evolutions constatées en 1983 dans les différents régimes	62



Le présent rapport qui intéresse uniquement les transports terrestres a été établi 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 huitième rapport annuel. Comme les précédents, il a été conçu d'une manière aussi large que possible et comprend six parties respectivement relatives :

- . aux principales dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles intervenues en 1983,
- . à la situation de l'emploi,
- . à la formation professionnelle,
- . aux conditions de travail,
- . aux rémunérations,
- . aux régimes de retraite.

Le présent bilan, comme tous ceux qui l'ont précédé, est le fruit de la collaboration attentive de tous les membres de la commission. Il est aussi le résultat de la contribution active des agents de l'inspection générale du travail et de la main d'oeuvre des transports ainsi que de ceux du service du travail et de la protection sociale de la direction des transports terrestres et plus particulièrement du chef de ce service.

Ce document sera le dernier mis au point par le comité social dans sa structure actuelle. En effet le décret n° 84-139 du 24 février 1984, qui a institué un conseil national des transports appelé à remplacer le conseil supérieur des transports à compter du 1er juin 1984, a prévu la mise en place d'une commission sociale et de la sécurité. Les attributions de cette commission ainsi que sa composition vont faire l'objet d'un arrêté ministériel. Pour les attributions cependant il est déjà indiqué dans le décret du 24 février (art. 14) que la commission sociale et de la sécurité élabore chaque année un bilan relatif aux conditions de travail et de sécurité qui, inséré dans le rapport annuel que le conseil national des transports doit faire au ministre des transports (art. 3), sera rendu public. Quant aux membres de la commission, ils seront choisis parmi les membres de l'assemblée générale du conseil national, les entreprises et les syndicats de salariés y seront représentés en nombre égal. La commission sera présidée par le président du conseil national ou un vice-président.



lère partie - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1983.

1 - 1 - Dispositions législatives et réglementaires -

Le rapport pour l'année 1982 était caractérisé par un important développement relatif aux dispositions législatives et réglementaires. L'année 1983 a vu également paraître un très grand nombre de textes. Cependant ceux-ci sont pour l'essentiel des textes d'application des grandes réformes de l'année précédente afin de les faire entrer concrètement en application. Les compléments aux réformes antérieures qui ont paru les plus intéressants seront analysés à côté de quelques grandes nouvelles lois.

1.1.1. - Les nouveaux contrats - emploi - formation

L'insertion professionnelle des jeunes demeure une préoccupation majeure du Gouvernement. Différents types de contrats susceptibles d'entraîner l'aide de l'Etat avaient été mis au point puis perfectionnés. Deux décrets du 19 Mai 1983 apportent des modifications plus ou moins profondes au dispositif existant.

Le contrat emploi formation n'est aménagé que sur des points de détail.

Le contrat emploi -orientation est destiné aux jeunes sans formation ni projet professionnel. C'est un contrat de travail à durée déterminée conclu à l'initiative de l'A.N.P.E. pour des jeunes de 18 à 26 ans. Le jeune travailleur acquiert une première expérience professionnelle sous la conduite d'un responsable désigné de l'entreprise.

L'aide de l'Etat est accordée forfaitairement sur la base de 80 heures de formation.

Le contrat emploi-adaptation est une formule nouvelle. Il s'adresse également aux jeunes de moins de 26 ans sans emploi mais déjà qualifiés. Le contrat comportera une durée de formation d'au moins 150 heures prise en charge par l'Etat pour faciliter l'adaptation à la pratique et au milieu professionnel.

1.1.2. Démocratisation du secteur public

La loi n° 83.675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public a comme objectif de "faire du secteur public un instrument de notre développement économique avec le concours de tous ceux qui y travaillent". Pour le Ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, le nouveau dispositif va permettre :

"d'associer pleinement les travailleurs aux grandes décisions engageant l'avenir de l'entreprise - tout en maintenant une claire distinction avec le rôle reconnu des organisations syndicales et sans interférer sur la gestion quotidienne des entreprises ;

"d'associer les travailleurs à l'organisation de leur travail ;

"et de reconnaître le rôle spécifique de l'encadrement".

La nouvelle loi généralise au secteur public industriel et commercial la représentation des salariés aux conseils d'administration ou de surveillance et accorde de nouveaux droits aux salariés.

Le champ d'application.

La propriété publique revêt des formes si diverses que le législateur n'a pu définir un critère simple qui aurait permis de reconnaître sans erreur les entreprises auxquelles s'appliquent les nouvelles dispositions. La loi énumère 5 catégories de sociétés et d'établissements pour lesquels toutes les dispositions sont applicables ; sont toutefois exclues les sociétés dont l'effectif est inférieur à 200 salariés et qui ne détiennent aucune filiale. Enfin, deux annexes énumèrent les entreprises ou établissements publics pour lesquels seules certaines dispositions sont applicables.

Au total, 643 entreprises sont concernées qui regroupaient 2.200.000 salariés au 1er décembre 1983.

(cf. tableau 31 - Liste des sociétés du secteur public des transports relevant de la loi de démocratisation).

La démocratisation des conseils d'administration ou de surveillance.

La composition des conseils d'administration obéit à des règles complexes. Le tableau 32 annexé au présent rapport synthétise les différents cas de figure prévus par la loi.

On retiendra que la loi distingue deux catégories d'entreprises :
- celles dont le conseil d'administration ou de surveillance est en principe composé de manière tripartite :

- . représentants de l'Etat ;
- . personnalités choisies en raison de leurs compétences ;
- . représentants élus des salariés (au moins un tiers du nombre de membres du conseil) ;

- celles dont le conseil d'administration est en principe bi-partite :

- . administrateurs désignés par l'assemblée générale des actionnaires ;
- . représentants élus des salariés.

Les administrateurs désignés ou élus disposent des moyens nécessaires à l'exercice de leur mandat et notamment :

- de locaux dotés du matériel nécessaire à leur fonctionnement ;
- de moyens de secrétariat.

La durée de leur mandat est de cinq ans, renouvelable deux fois au plus.

Election et statut des représentants des salariés.

Les représentants des salariés sont élus par les salariés remplissant les conditions requises pour être électeur au comité d'entreprise ou à l'organe en tenant lieu. Les salariés des filiales participent aux élections de la filiale et de la société mère.

Les listes de candidats doivent présenter un ensemble de propositions d'orientation par l'administration ou le contrôle de la gestion de l'entreprise.

Ces listes doivent avoir recueilli la signature d'au moins une organisation syndicale représentative sur le plan national ou bien celle de 10% au moins des délégués du personnel et des membres des comités d'entreprise.

Ainsi les administrateurs ne sont que parrainés et n'ont donc plus de lien organique avec leurs parrains et inversement les administrateurs n'engagent pas directement les organisations syndicales.

Pour renforcer l'idée que les administrateurs représentant le personnel ne sont pas les mandataires des organisations syndicales, leur mandat est incompatible avec toute fonction de représentation des intérêts du personnel à l'intérieur de l'entreprise ou de ses filiales ; le mandat est incompatible avec la fonction de délégué syndical et de permanent syndical.

Les administrateurs salariés disposent d'un crédit d'heures qui peut atteindre la moitié de la durée légale du travail ; la protection en cas de licenciement est analogue à celle des autres représentants des intérêts du personnel.

Droits nouveaux des salariés. (cf. en annexe les tableaux n°s 33 et 34 relatifs à l'application de ces dispositions dans le secteur des transports)

La loi du 4 août 1982 avait instauré le droit pour les

salariés de s'exprimer sur le contenu et l'organisation de leur travail. La loi relative à la démocratisation du secteur public précise et étend les conditions d'exercice de ce nouveau droit pour les salariés du secteur public.

Ainsi des conseils d'atelier ou de bureau sont-ils à mettre en place dans les entreprises publiques. Lors des réunions, les salariés pourront s'exprimer dans tous les domaines intéressant la vie de l'atelier ou du bureau ; le domaine concret des réunions devant être précisé par la négociation collective.

Extension des droits syndicaux.

Les salariés des entreprises publiques se voient reconnaître des droits syndicaux plus importants que ceux du secteur privé. Une négociation doit s'ouvrir entre direction de l'entreprise et organisations syndicales pour aménager ces droits complémentaires qui portent sur :

- le temps dont chaque salarié peut disposer pour participer aux réunions organisées par les sections syndicales dans l'enceinte de l'entreprise ;
- les conditions dans lesquelles le contrat de travail peut être suspendu en vue d'exercer des fonctions de permanent syndical ;
- les conditions dans lesquelles les membres des sections syndicales peuvent participer aux réunions statutaires de leurs organes dirigeants ;
- les conditions dans lesquelles les membres des sections syndicales peuvent participer à des réunions syndicales tenues en dehors de l'entreprise ;
- la collecte des cotisations.

Extension des droits des comités d'entreprise :

Dans les entreprises soumises à la loi, le comité d'entreprise se voit accorder deux nouveaux droits :

- il est consulté sur les plans établis par l'entreprise en vue de la conclusion d'un contrat de plan avec l'Etat,
- il approuve le plan de formation du personnel de l'entreprise.

°
° °

L'entrée en vigueur des dispositions relatives à la démocratisation des conseils d'administration doit se faire pour l'essentiel avant le 30 juin 1984 et au plus tard le 30 juin 1985 pour les filiales et les codétenues, dont l'effectif est inférieur à mille personnes. Pour la S.N.C.F., les élections des représentants du personnel, en application de la nouvelle loi, n'interviendront qu'à l'issue du mandat de 5 ans que ces mêmes représentants tiennent des élections de février 1983.

1.1.3. - Egalité professionnelle entre les femmes et les hommes

Le code du travail contenait diverses dispositions destinées à lutter contre les discriminations fondées sur le sexe, par exemple en matière de rémunération ou d'embauche. Ces dispositions éparses se trouvent confirmées et dépassées par l'affirmation de nouveaux principes posés par la loi n°83-635 du 13 Juillet 1983 relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Deux principes essentiels sont exprimés :

- l'égalité des droits ;
- l'égalité des chances.

L'égalité des droits a une portée très générale ; elle touche l'accès à l'emploi, la rémunération, la formation professionnelle, l'affectation, la qualification, la classification, la promotion, la mutation, le licenciement.

Ainsi les conventions collectives, les statuts et les contrats de travail ne pourront plus contenir de clauses liant l'attribution d'un avantage quelconque au sexe du bénéficiaire (à l'exception des clauses relatives à la protection de la maternité).

Les offres d'emploi discriminatoires sont proscrites sauf si l'appartenance à l'un ou l'autre sexe est la condition déterminante de l'exercice d'un emploi ou d'une activité professionnelle. Un décret en Conseil d'Etat fixera la liste de ces emplois.

Les infractions aux nouvelles dispositions sont passibles de sanctions correctionnelles. Cependant pour rendre effective l'application de la loi, le juge peut ajourner le prononcé de la peine et inviter l'employeur à définir les mesures nécessaires au rétablissement de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes.

Les organisations syndicales représentatives dans l'entreprise peuvent intenter une action en justice en faveur d'un salarié de l'entreprise sans avoir à justifier d'un mandat de celui-ci, pourvu qu'il en soit averti et ne s'y oppose pas.

Chaque année l'employeur devra remettre au comité d'entreprise "un rapport écrit sur la situation comparée des conditions générales d'emploi et de formation des femmes et des hommes dans l'entreprise". Ce rapport sera transmis à l'inspecteur du travail avec l'avis du comité d'entreprise.

L'égalité des chances -

Par dérogation au principe d'égalité des droits, des mesures temporaires pourront être prises au seul bénéfice des femmes, visant à établir l'égalité des chances entre hommes et femmes, en particulier en remédiant aux inégalités de fait qui affectent les chances des femmes.

Ces mesures résulteront :

- soit de dispositions réglementaires;
- soit de stipulations de conventions collectives étendues ou d'accords collectifs étendus ;
- soit des dispositions d'un plan pour l'égalité professionnelle élaboré dans le cadre de l'entreprise.

Enfin la loi du 13 Juillet 1983 crée un conseil supérieur de l'égalité professionnelle qui sera chargé "de participer à la définition, à la mise en oeuvre et à l'application de la politique menée en matière d'égalité professionnelle.

1.1.4. - Congé pour la création d'entreprise congé sabbatique - congé parental

Une loi du 3 Janvier 1984 crée deux nouvelles formes de congés pour les salariés des entreprises privées et des entreprises publiques dans lesquelles le code du travail est applicable. Ces deux possibilités de congé s'inscrivent dans la politique de lutte pour l'emploi et dans celle de l'aménagement du temps de travail.

L'exercice de ces nouveaux droits est assorti de garanties données aux entreprises quant au nombre de leurs salariés susceptibles d'être en congé et quant au délai de réponse aux demandes.

Dans les entreprises de moins de 200 salariés l'employeur peut refuser le départ en congé; la contestation du refus est portée devant le conseil des prud'hommes.

Le chef d'entreprise communique semestriellement au comité d'entreprise la liste des demandes de congé et indique la suite donnée.

Pendant l'un ou l'autre congé le contrat de travail est suspendu et le salarié bénéficie d'un droit de réintégration à l'issue du congé.

Le congé pour la création d'entreprise -

Ce congé a une finalité : la création ou la reprise par un salarié d'une entreprise industrielle, commerciale, artisanale ou agricole soit à titre individuel, soit dans le cadre d'une société ou d'une société coopérative ouvrière de production.

Ce congé a une durée initiale de 1 an qui peut être portée à 2 ans à la demande du salarié.

Le congé sabbatique -

Ce congé n'a d'autre finalité que de permettre au salarié d'aménager son temps de travail. Sa durée est comprise entre 6 mois et 11 mois.

Le premier congé sabbatique ne peut être pris qu'après 6 années d'activité professionnelle; les suivants ne peuvent intervenir qu'après 6 années d'activité.

Le congé parental d'éducation et travail à mi-temps après naissance ou adoption

La loi n° 84.9 du 4 janvier 1984 élargit les conditions d'accès au congé parental d'éducation qui était réservé prioritairement à la mère employée dans une entreprise de plus de 100 salariés.

La nouvelle législation s'étend à tous les salariés quelle que soit la taille de l'entreprise qui les emploie. Dans les entreprises de moins de 100 salariés, l'employeur pourra refuser l'accès au congé s'il prouve que l'absence du salarié ou la réduction à mi-temps de son activité aurait des conséquences préjudiciables à la production et à la bonne marche de l'entreprise.

Le droit est ouvert au père et à la mère, légitimes ou naturels, et aux adoptants. Le salarié doit avoir au moins un an d'ancienneté dans l'entreprise.

Le congé parental d'éducation peut entraîner la suspension du contrat de travail, si l'intéressé s'absente totalement, ou le maintien du contrat de travail, si l'intéressé choisit de travailler à mi-temps.

La durée initiale est d'un an et la durée totale de deux ans au plus.

A l'issue du congé parental, le salarié retrouve son emploi précédent ou un emploi similaire assorti d'une rémunération au moins équivalente; il bénéficie au besoin d'une réadaptation professionnelle.

1.1.5. - Les fonds salariaux

La loi de Finances pour 1984 a enrichi le code du travail d'un nouveau titre intitulé "fonds salariaux". Les conventions ou accords collectifs peuvent prévoir "la création de fonds salariaux servant à financer des investissements productifs ou des opérations tendant à la réduction de la durée du travail et à la création d'emplois".

Les sommes versées doivent demeurer indisponibles pendant au moins cinq ans sauf en cas de licenciement ou d'invalidité.

Au titre des mesures d'incitation, l'Etat accorde une réduction d'impôt égale à 25 % des sommes déposées dans la limite de 5.000 francs.

Des fonds salariaux peuvent être créés par décret dans les entreprises publiques à statuts.

La loi a fixé les principes ; des décrets doivent en préciser les modalités d'application ; notamment la nature des fonds doit être définie : s'agit-il d'un salaire différé ou d'une épargne ; la garantie des placements, l'association des salariés à la gestion des fonds, le caractère facultatif ou obligatoire du versement sont autant de questions auxquelles le décret devra apporter une réponse.

1.1.6.- La suppression de la garantie de ressources

Le régime de la garantie de ressources avait subi une modification fin 1982; les taux en avaient été abaissés et la durée de versement réduite. L'accord qui avait donné naissance à la garantie de ressources n'ayant pas été reconduit après le 31 Mars 1983, une loi du 5 Juillet 1983 a supprimé la garantie de ressources-licenciement à compter du 8 Juillet 1983.

Un décret du 2 Aout pris en application de cette loi a fixé la liste des catégories de bénéficiaires de droits acquis. Il s'agit de ceux qui perçoivent la garantie de ressources à l'ancien taux de 70 % et de ceux qui en application du décret du 24 Novembre 1982 perçoivent l'allocation au taux de 60 %.

Les nouvelles dispositions sont fondées sur l'idée qu'à partir de 60 ans les salariés peuvent obtenir leur retraite au taux plein pourvu qu'ils réunissent 150 trimestres d'assurance.

Il reste que certains salariés licenciés dans le cadre d'une convention du fonds national de l'emploi (F.N.E.) ne réuniront pas toujours 150 trimestres d'assurance quand ils atteindront 60 ans. Aucun revenu de remplacement n'est actuellement prévu pour eux.

1.1.7.- Sécurité sociale

1.1.7.1. - Mesures de redressement

Comme on le sait la sécurité sociale recouvre plusieurs prestations dont certaines, l'assurance maladie en particulier connaissent des taux de progression bien supérieures à l'évolution générale des prix. Afin de garantir la pérennité de notre système de protection sociale, le Gouvernement a fait adopter une loi (loi n° 83.25 du 19 Janvier 1983) qui rassemble toute une série de mesures destinées à agir sur les ressources ou les charges de l'assurance maladie. Leur dénominateur commun est de participer au redressement des comptes de la sécurité sociale et de rechercher les conditions de leur équilibre durable.

Les ressources nouvelles proviennent :

- de l'alignement des cotisations d'assurance maladie des pré-retraités sur celle des actifs salariés;
- de la création d'une contribution sur les dépenses de publicité de l'industrie pharmaceutique ;
- de la création d'une cotisation sur la consommation d'alcool et de tabac. Le prix plus élevé de ces deux produits devrait contribuer à en limiter la consommation et par voie de conséquence les charges que l'assurance maladie supporte en raison de ces fléaux sociaux.

Par ailleurs les cotisations des travailleurs indépendants seront assises sur les revenus prévisionnels de l'année en cours et non plus sur ceux de l'avant dernière année connue. Leur situation se rapproche ainsi de celle des salariés qui cotisent sur les salaires de l'année en cours.

Les charges de l'assurance maladie sont elles aussi visées. Le prix de journée qui servait de base au financement des hôpitaux et qui incitait à la prolongation des séjours est remplacé par une dotation globale annuelle. Enfin la loi crée un forfait journalier hospitalier à la charge des malades sous réserve de quelques exonérations et de la prise en charge de ce forfait par l'aide sociale dans certains cas. Nul doute que cette mesure demeurera la plus marquante et la plus contestée de ce nouveau plan de redressement.

Le financement des régimes de sécurité sociale a fait l'objet par ailleurs d'une ordonnance du 30 Avril 1983. Le financement des prestations familiales sera assuré partiellement par l'impôt; une contribution de 1 % sur le revenu des personnes physiques amorce en effet le processus de fiscalisation du financement de ces prestations qui ne devraient plus à l'avenir dépendre des seules cotisations patronales.

1.1.7.2.- Assurance vieillesse

Une loi du 31 Mai 1983 a créé un minimum de pension contributive. Son montant a été fixé à 26 400 Frs par an au 1^{er} Avril 1983. L'intégralité de ce montant sera payé aux titulaires d'une pension de vieillesse liquidée pour 150 trimestres d'assurance. Pour ceux dont la durée d'assurance est inférieure, le minimum contributif sera calculé au prorata de cette durée.

Le minimum sera revalorisé aux mêmes dates et selon les mêmes taux que les pensions de vieillesse du régime général.

Le nouveau système est plus avantageux que l'ancien basé sur l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, quand la durée d'assurance dépasse 65 trimestres.

1.1.8. - Durée du travail dans les transports

1.1.8.1.- Transports routiers

Le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 pris en application de l'ordonnance n° 82-41 du 16 janvier 1982 relative à la durée du travail et aux congés payés a été analysé dans le rapport de 1982 (page 9).

1.1.8.2.- Navigation intérieure

Le décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983 déterminant les modalités d'application des dispositions du code du travail relatives à la durée du travail dans les entreprises de transport par voie de navigation intérieure et au personnel navigant de la batellerie fluviale, est destiné à remplacer celui du 30 juillet 1937 pris en application de la loi du 21 juin 1936 sur la semaine de 40 heures. Avec le décret du 23 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les transports routiers, c'est le 2^{ème} texte d'application de l'ordonnance du 16 janvier 1982 sur la durée du travail.

Il s'adresse aux entreprises de transport par voie de navigation intérieure, mais également à celles dont ce mode de transport ne constitue pas l'activité principale ; en cela il diffère de son homologue pour le transport routier qui ne dispose que pour le transport pour compte d'autrui. Par rapport au décret de 1937 auquel il se substitue, le nouveau texte fixe également les conditions et la durée du travail du personnel employé dans la flotte poussée qui n'existait pas à l'époque.

Pour la flotte classique, le décret reprend l'essentiel d'un accord du 4 mai 1982 qui avait réduit la durée de présence à 49 h 30 pour une durée de travail correspondante de 39 h. par semaine. Le décret prévoit que dans le délai d'un an, des négociations devraient s'ouvrir en vue de fixer un calendrier de réduction de cette équivalence.

Pour la flotte poussée, le décret innove d'autant plus que les partenaires sociaux n'étaient pas parvenus à un accord. Le texte définit la notion de cycle qui se caractérise par la succession d'une période d'embarquement et d'une période de repos à terre. La durée du travail est calculée sur la durée du cycle. La durée quotidienne de travail peut atteindre 12 h. mais aucune période de travail continu ne peut excéder 6 h.

1.2.- Principales dispositions conventionnelles

1.2.1.- Dispositions intéressant l'ensemble des activités

1.2.1.1.- La formation en alternance

A la suite des mesures prises par les pouvoirs publics pour favoriser l'insertion professionnelle des jeunes, le C.N.P.F. et une majorité d'organisations syndicales ont complété l'accord du 9 Juillet 1970 sur la formation professionnelle. L'avenant du 26 Octobre 1983 à cet accord définit 3 formules de contrats qui ont en commun d'offrir aux jeunes de moins de 26 ans une formation en alternance qui a pour objectif :

- soit l'adaptation à un emploi ou à un type d'emploi défini ;
- soit l'acquisition d'une qualification professionnelle
- soit une initiation à la vie professionnelle permettant l'orientation des intéressés.

Les formations ayant pour objet l'adaptation à un emploi ou à un type d'emploi défini sont dispensées dans le cadre d'un contrat de travail de type particulier. Le contrat doit être à durée indéterminée si le jeune est recruté pour tenir un emploi dans l'entreprise. La formation prévue au contrat a une durée minimale de 200 heures à dispenser sur 12 mois au plus.

Les formations ayant pour objet l'acquisition d'une qualification professionnelle sont dispensées dans le cadre d'un contrat de travail de type particulier dont la durée est au minimum de 6 mois, au maximum de 2 ans. Les enseignements généraux, professionnels et technologiques doivent être au minimum d'une durée de 25 % de la durée totale du contrat.

Les formations ayant pour objet l'initiation à la vie professionnelle sont dispensées dans le cadre d'un contrat conclu avec une ou plusieurs entreprises ou un organisme professionnel ou interprofessionnel. Ce contrat qui ne présente pas le caractère d'un contrat de travail a une durée de 3 à 6 mois au cours desquels le temps consacré à la formation est au minimum égal à 25 heures par mois.

Dans les trois cas les jeunes en formation alternée perçoivent une rémunération liée au SMIC ou à la rémunération minimale fixée par la convention collective applicable dans l'entreprise.

1.2.1.2.- Accord national interprofessionnel
relatif au personnel d'encadrement
(25 avril 1983)

L'accord national interprofessionnel conclu entre le CNPF et la CGPME d'une part la C.G.T., la CFDT, la CGT-FO, la CFTC et la CGC d'autre part, et un accord qui définit les orientations applicables au personnel d'encadrement. Les conventions de branche doivent être adaptées en tant que de besoin pour se confirmer à ce nouvel accord. L'accord contient 10 chapitres :

- . définition du personnel d'encadrement ; celle-ci est large et peut englober une partie de la maîtrise,
- . responsabilités particulières de l'encadrement, de commandement et d'animation ; ces responsabilités entraînent le rejet d'une hiérarchie parallèle mettant en cause l'autorité et l'exercice des responsabilités de la hiérarchie réelle ;
- . information et concertation ;
- . formation, dont le droit d'accès doit être aussi large que possible ;
- . l'évolution de carrière ;
- . horaires de travail ; le personnel d'encadrement qui supporte de plus grandes contraintes doit recevoir des compensations adaptées ;
- . mobilité ;
- . expatriation ;
- . non concurrence ;
- . inventions des salariés ;

1.2.2.- Dispositions particulières aux activités de transport

1.2.2.1.- S.N.C.F.

Pour 1983, le constat des négociations sociales du 10 décembre 1982 prévoyait un ensemble de mesures salariales, selon un calendrier qui a été intégralement respecté.

Au 1er décembre 1983, la majoration du salaire de base a été portée, à 8 % par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1982 et une mesure de rattrapage de 1,25 %, au titre de 1982, appliquée dès le 1er janvier 1983 aux salaires des niveaux 1 et T1 et des gardes-barrières, est intervenue au 1er novembre pour les niveaux 2, 3, T2 et T3 et a été étendue, au 1er janvier 1984, à l'ensemble du personnel.

L'effort en faveur des bas salaires a été poursuivi par l'application de mesures spécifiques, telles que : attribution de points de grille, relèvement des primes de travail les plus basses et amélioration des rémunérations des agents travaillant dans la dernière zone de majoration résidentielle.

Par ailleurs, en application de la clause de sauvegarde et pour tenir compte des évolutions respectives des salaires et des prix, une somme uniforme de 300 F a été versée à chaque agent avec la solde de février 1984 et le calendrier des majorations du salaire de base prévu au constat a été amélioré, le rappel correspondant étant payé avec la solde d'avril 1984.

Les pensions de retraite ont également été améliorées en 1983 par l'intégration d'un point d'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue, ce qui se traduit par une majoration supplémentaire de 0,9 %.

Durée du travail et conditions de travail

Courant 1983, les discussions avec les représentants des organisations syndicales en Commission Mixte du Statut ont porté notamment sur les modalités d'application, en 1984, de la mesure tendant à faire bénéficier les agents en service continu d'un régime de travail de 35 heures en moyenne par semaine travaillée, par analogie avec les dispositions de l'ordonnance n° 82-41 du 16 janvier 1982 relative à la durée du travail et aux congés payés.

Droit syndical

Annoncée en 1982, la mesure donnant aux organisations syndicales représentatives la possibilité d'informer le personnel sur les lieux de travail est entrée en application au 1er janvier 1983. Un contingent de 6 heures réparties à raison d'une heure tous les deux mois, a été attribué à chaque agent pour lui permettre d'assister aux réunions ainsi organisées.

Travaux de la Commission Mixte du Statut

Outre les questions relatives à la réglementation du travail, la Commission Mixte du Statut a poursuivi ses travaux consacrés à l'amélioration de la réglementation applicable aux auxiliaires et aux contractuels et a traité des modifications à apporter aux chapitres 3 "délégués du personnel" et 6 "déroulement de la carrière" résultant de la mise en place des nouvelles institutions représentatives du personnel.

Autres réunions

Plusieurs tables rondes réunissant les représentants des organisations syndicales et de la Direction de l'Entreprise se sont tenues. Elles ont concerné notamment le volet social du plan d'entreprise, les négociations sociales, le recours à l'industrie privée et le bilan social.

En outre, des réunions tripartites et bipartites ont été consacrées à la définition des niveaux et aux modalités de mise en place des nouvelles institutions de représentation du personnel : Comités d'établissement, délégués du personnel et Comités d'Hygiène et de Sécurité et des Conditions de travail.

Institutions de représentation du personnel

La S.N.C.F. est devenue, au 1er janvier 1983, un "établissement public industriel et commercial". Cette création a entraîné, notamment, des modifications :

- dans la composition du Conseil d'Administration qui comprend (depuis les élections du 17 février 1983) six membres dont un représentant des cadres, élus par les salariés de l'entreprise et de ses filiales ayant un effectif au moins égal à 200,
- en matière d'institutions représentatives du personnel (représentants dans les Comités d'établissement et délégués du personnel), la législation de droit commun étant de droit applicable à l'entreprise.

Au total, 2.183 représentants titulaires dans les 327 comités d'établissement et 4.710 délégués du personnel titulaires, répartis en 2 collèges, entreront en fonction au 1er janvier 1984.

Le Comité central d'entreprise a été mis en place en janvier 1984.

Droit d'expression des salariés

Un protocole d'accord sur l'expression des salariés a été signé le 27 mai 1983 avec l'ensemble des organisations syndicales sauf une. Il fixe à 6 heures le temps consacré à ces réunions, qui ont lieu pendant le temps de travail et sont programmées à raison d'une par trimestre.

1.2.2.2. - R.A.T.P.

Le 10 décembre 1982 a été conclu un accord social pour les années 1982 et 1983. En ce qui concerne 1983, l'accord a prévu des mesures touchant à la grille des classifications, aux retraites, à la durée et aux conditions de travail, au congé annuel enfin, des mesures annexes.

Dispositions salariales

Les mesures prévues par l'accord social ont toutes été appliquées ; elles ont conduit à une majoration en niveau de la valeur du point de base de 9,70 % par rapport à sa valeur atteinte le 1er janvier 1983. Afin d'assurer le maintien du pouvoir d'achat moyen en masse sur les exercices 1982 et 1983, la mesure d'augmentation de 1,70 % prise avec effet du 1er janvier 1984 a été avancée au 1er octobre 1983 et celle du 1er novembre -1,10 %- a été avancée au 1er septembre.

Grille des classifications

Les mesures touchant à la grille des classifications ont porté sur :

- l'amélioration de la prise en compte de l'ancienneté par la création d'un échelon supplémentaire,
- un meilleur déroulement de carrière du personnel d'exécution avec priorité pour les agents non qualifiés, les agents qualifiés des filières "ouvriers" les agents des stations du réseau ferré et les machinistes receveurs du réseau routier.

Dispositions relatives aux retraites

Il a été procédé le 1er novembre 1983 à l'intégration de l'équivalent d'un point Fonction publique de l'indemnité de résidence dans les éléments soumis à retenue pour pension. Par ailleurs, il a été mis au point les modalités de prise en compte du travail de nuit pour le calcul du montant de la pension des agents ayant assuré des services de "grande nuit" durant leur carrière. Il convient en outre de ne pas négliger l'impact des mesures de grille.

Durée et conditions de travail

La durée hebdomadaire de travail des agents travaillant en 3 x 8 selon un cycle continu a été ramenée à 35 heures à compter du 1er décembre. Cette mesure concerne 752 agents. Par ailleurs, la durée journalière de travail des personnels des stations a été ramenée de 7 h. 30 à 7 h 15 à compter du 1er janvier 1983. Enfin, les services des machinistes du réseau routier ont été aménagés le samedi pour qu'ils soient effectués désormais d'une traite.

Dispositions relatives au congé annuel

La durée du congé annuel de tous les agents a été majorée d'un demi-jour ouvré. Par ailleurs, il a été appliqué de nouvelles dispositions concernant la prise en compte des congés hors période qui reprennent pour l'essentiel les dispositions légales en la matière.

Dispositions diverses

Parmi les autres dispositions arrêtées dans le cadre de l'accord social, il a été notamment majoré l'indemnité de départ à la retraite portée de 1,5 à 2 mois de la rémunération statutaire.

Travail à temps partiel

Un protocole d'accord sur le travail à temps partiel, s'inscrivant dans le cadre de l'ordonnance n° 82-271 du 26 mars 1982 et des textes réglementaires internes (statut du personnel et règlement des retraites), a été signé le 24 février 1983.

Ce protocole a institué à la RATP un régime de travail à temps partiel permettant d'offrir aux agents du cadre permanent la possibilité de choisir, en accord avec leur chef de service, le régime de travail le mieux adapté à leur situation individuelle.

Horaires variables

Après avoir été approuvé par le Comité d'entreprise, un protocole d'accord sur l'application des horaires variables à la RATP a été signé le 19 septembre 1983.

Conformément à ce protocole, dans les secteurs où des agents en font la demande, une étude est menée localement en vue d'examiner la compatibilité des horaires variables avec les contraintes du service et l'organisation du travail et, le cas échéant, de déterminer, en concertation avec les agents et leurs représentants, les modalités spécifiques de mise en oeuvre.

Droit d'expression des salariés

Un protocole d'accord établi en application de la loi n° 82-689 du 4 août 1982 relative aux libertés des travailleurs dans l'entreprise qui institue un droit d'expression directe en faveur de tous les salariés (agents du cadre permanent, auxiliaires et contractuels) a été signé le 11 mai 1983. Le protocole fixe à 6 heures le temps annuel de réunion de chaque groupe d'expression. Le nombre, la durée, le moment et le lieu des réunions sont déterminés localement au sein des groupes. Sauf exception, les réunions se tiennent pendant le temps de travail. La direction du personnel a préparé et suivi le lancement des premiers groupes d'expression au cours du dernier trimestre de 1983 et organisé la formation destinée aux responsables hiérarchiques appelés à participer à ces réunions.

La loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public a complété les dispositions de la loi précitée en ce qui concerne les entreprises publiques en élargissant notamment les domaines d'expression des agents. Ces dispositions sont concrétisées à la Régie par un avenant au protocole signé le 16 janvier 1984.

Droit syndical : heure d'information syndicale

Conformément aux engagements pris par la direction dans l'accord social pour les années 1982-1983 du 10 décembre 1982, l'heure d'information syndicale sur le temps de travail est entrée en application le 1er juillet 1983. Selon ce droit :

- chaque organisation syndicale représentative dans l'entreprise est autorisée à tenir, une fois par mois, pendant les heures de service, une réunion d'information d'une durée n'excédant pas une heure au sein d'une même unité ;

- chaque agent a la possibilité d'assister chaque mois à une heure d'information syndicale de son choix.

Règlement intérieur

Suite à la loi du 4 août 1982 qui introduit des dispositions visant à accroître la protection des salariés, les sanctions avec effet pécuniaire ont été supprimées et le règlement intérieur a été établi.

A cette occasion, la direction de l'entreprise a voulu fonder le droit disciplinaire sur des bases plus en accord avec la nature des relations de travail de notre époque. C'est ainsi qu'il est désormais précisé que le comportement des agents dans la relation de travail et les manquements à la discipline auxquels il peut donner lieu doivent s'apprécier par référence aux obligations qui résultent du lien contractuel existant entre chaque agent et la Régie.

Autres réunions

L'application des lois Auroux en ce qui concerne la mise en place des délégués du personnel, du Comité d'entreprise et des Comités d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail fait actuellement l'objet de négociations avec les organisations syndicales et doit conduire à une restructuration des institutions représentatives du personnel.

1.2.2.3.- Transports urbains

En 1983, un accord a été conclu le 19 avril sur les bases suivantes :

- 1er février 1983 : + 2,2 % plus 1 % au titre du rattrapage des salaires minimaux sur les réels
- 1er avril 1983 : + 2 % plus 1,5 % au titre du rattrapage des salaires minimaux sur les réels
- 1er juillet 1983 : + 2 % plus 1 % au titre du rattrapage des salaires minimaux sur les réels

Compte tenu de l'incitation patronale de novembre 1982, la valeur du point qui était de :

- 22,74 au 1er mai 1982 est passée à
- 24,18 au 1er février 1983
- 25,03 au 1er avril 1983
- 25,79 au 1er juillet 1983.

Cet accord étant le seul conclu pour 1983, la progression du salaire minimum professionnel est pour cette année considérée de + 13,4 %.

1.1.2.4.- Transports routiers et activités auxiliaires

Evolution des salaires conventionnels et des frais de déplacement

1. Les barèmes des salaires conventionnels ont été majorés en trois étapes en 1983 (compte tenu d'une augmentation globale de 18,30 % du 31.12.81 au 31.12.83)

soit + 3 % au 1er janvier 1983
+ 1,50 % au 1er avril 1983
+ 4 % au 1er octobre 1983 soit 8,72 % en cumulé

2. Les indemnités de remboursement de frais de déplacement ont augmenté successivement de :

<u>REPAS</u>		<u>CHAMBRES D'HOTEL</u>	
au 1er avril 1983	+ 2 %	+ 2 %	
au 1er juillet 1983	+ 2 %	+ 2 %	
au 1er octobre 1983	+ 8,75 % (régularisation 1982)	+ 11,34 % (régularisation 1982)	

Durée du travail

Le protocole d'Accord sur la réduction et l'aménagement de la durée du travail signé le 9 décembre 1982 a été réexaminé par les partenaires sociaux signataires de l'accord (U.F.T. d'une part, F.O.-U.N.C.P., C.F.T.C. et F.N.C.R. d'autre part, après la parution du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 sur la durée du travail dans les entreprises de transports routiers. Les dispositions de ce protocole ont été intégrées à la Convention collective principale et à ses annexes par voie d'avenants. L'extension de ces avenants a été demandée au Ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale. Ce dernier a saisi la Commission nationale de la Négociation collective, laquelle a rendu un avis motivé, favorable à l'extension, à l'exclusion de certains termes jugés contraires aux dispositions du règlement CEE n° 543-69 du 25 mars 1969, concernant le repos journalier du personnel roulant marchandises.

L'arrêté d'extension a été publié au début de 1984.

Application des lois Auroux

1.- En application de la loi du 4 août 1982 et de la circulaire d'application du 15 mars 1983, les entreprises ont mis en place de nouveaux règlements intérieurs, adaptant les dispositions générales sur l'hygiène et la sécurité et les conditions de travail aux caractéristiques de la profession.

2.- La fin de l'année 1983 a été l'occasion pour un certain nombre d'entreprises de transport de mettre en application les nouvelles dispositions sur l'obligations annuelle de négocier les salaires et les conditions de travail (durée du travail ci-dessus).

Le tableau n° 35 dresse le bilan de l'application de ces dispositions dans le secteur des transports au 31 décembre 1983.

Retraite complémentaire

Un accord du 14 Juin 1983 signé par l'ensemble des partenaires sociaux de la branche professionnelle a modifié les dispositions du décret instituant le régime de la CARCEPT pour tenir compte des nouvelles dispositions législatives sur la retraite à 60 ans.

A ce titre, les droits à retraite des "sédentaires" ont été alignés sur ceux des "roulants" (soit 0,80 % au lieu de 0,65 %).

Inaptitude physique des conducteurs (IPRIAC)

Dès le 1er Janvier 1983 a été mise en place la nouvelle institution (IPRIAC) agréée fin décembre 1982 par le Ministère des affaires sociales et chargée de gérer le régime de prévoyance "inaptitude à la conduite" résultant du Protocole d'accord du 24 Septembre 1980.

Cette nouvelle institution organisée paritairement entre partenaires sociaux a confié par voie de convention la gestion technique du régime à l'AGR-PRÉVOYANCE

Cette institution a pris en charge des compléments de ressources pour une cinquantaine de conducteurs inaptes en 1983.

Congé individuel de formation (FONGECIF-TRANSPORTS)

La mise en application de l'accord interprofessionnel de septembre 1982 traitant particulièrement de la nouvelle gestion des congés individuels de formation visés par l'accord interprofessionnel de 1970, puis les lois de 1971 et de 1978 ont conduit les partenaires sociaux à signer le 23 Février 1983 un protocole d'accord portant création d'un organisme paritaire et national compétent pour la branche professionnelle appelé le FONGECIF-TRANSPORTS.

Cet organisme chargé de collecter la fraction de 0,10 % de la contribution obligatoire au financement de la formation continue, a permis de financer 120 demandes de congés individuels de formation présentées par les salariés du Transport.

Emploi

La Commission paritaire nationale professionnelle de l'emploi s'est réunie à plusieurs reprises pour examiner les modalités d'une meilleure coopération avec les services de l'ANPE.

A ce titre, elle a mis en place un groupe de travail chargé de suivre les statistiques de l'évolution de l'Emploi dans la branche et de les interpréter en fonction de la situation économique des différents secteurs d'activités.

Par ailleurs, elle a entrepris une "opération-test" dans le département de la Loire Atlantique en faveur de l'emploi des jeunes au travers des différents types de contrats (emploi-adaptation, emploi-qualification professionnelle, initiation à la vie professionnelle).

En outre, la Commission paritaire a fait prendre en charge par le Centre de Productivité des Transports deux études sur l'emploi dans les transports :

- évolution des métiers de la conduite en terme d'emplois par rapport aux définitions du répertoire des emplois (ROME).
- incidences de l'introduction de l'informatique et de la bureautique en terme de nouveaux emplois dans les entreprises

Enfin, il a été envisagé une étude sur le travail partiel dans les transports routiers notamment de voyageurs.

Transports de fonds

Dans le cadre de la Convention collective des transports routiers, les partenaires sociaux avaient décidé de négocier un "Protocole d'Accord pour le personnel du transport de fonds" dont les dispositions auraient été intégrées à ladite Convention collective par voie d'avenants. Un groupe de travail paritaire avait été constitué et trois réunions de la Commission mixte se sont tenues sur ce sujet.

Mais par la suite, trois organisations syndicales de salariés ont souhaité négocier en vue de conclure une convention collective spécifique au personnel des entreprises de transports de fonds, susceptible d'extension.

Saisi de ce souhait, le Ministre des transports a décidé, en application de l'article L.133-1 du Code du travail de réunir début 1984 une commission mixte chargée d'élaborer ladite convention collective.

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.

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

2.1. Transports routiers de marchandises et de voyageurs

2.1.1.- Les tableaux 1, 1bis, 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'année 1981.

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

Il faut bien souligner que les entreprises sont répertoriées en fonction de leur activité principale : il n'est pas exclu qu'entre 1980 et 1981 en dehors même des créations ou des disparitions d'entreprises ainsi que des évolutions individuelles en ce qui concerne les effectifs salariés, des mouvements soient intervenus entre les activités dominantes notamment dans le secteur des marchandises : transport public, location, auxiliaires de transports, qui peuvent expliquer les évolutions contrastées d'une année sur l'autre.

Dans le transport routier le nombre d'entreprises est resté relativement stable, la même remarque pouvant être faite pour les effectifs globaux de salariés.

Selon la taille des entreprises des changements sont perceptibles :

- Les entreprises sans salariés ont augmenté tant en valeur absolue qu'en pourcentage dans le transport de marchandises (de 38,2 % à 39 %) et diminué dans le transport de voyageurs (de 20,7 % à 19,4). La même tendance se retrouve pour les entreprises de moins de 10 salariés.

- Le mouvement est inverse pour les entreprises de 10 à 50 salariés et celles de plus de 50 salariés. On peut supposer que les seuils de 10 et de 50 salariés qui sont significatifs au regard des impératifs relatifs à la représentation des salariés dans l'entreprise sont considérés par de nombreux chefs d'entreprise, notamment dans les transports de marchandises, comme des limites à ne pas franchir.

- Les entreprises de moins de 10 salariés comptent pour 20,6 % en 1981 contre 23 % en 1980 dans les transports urbains de voyageurs, 68 % en 1981 contre 70 % en 1980 dans les transports interurbains de voyageurs, 86 % dans les transports de marchandises en 1981 contre 85 % en 1980. Par contre, les salariés regroupés dans ces entreprises représentent par rapport au nombre total de salarié :

	1981	1980
pour les transports urbains	0,3 %	0,3 %
pour les transports interurbains	15,3 %	11,9 %
pour les transports de marchandises	25 %	23,2 %

- l'importance des effectifs salariés a continué globalement à progresser, mais très légèrement (265.237 contre 264.950).

- Les entreprises de plus de 10 salariés occupent au total 75 % (76,8 % l'année d'avant) de la main d'oeuvre salariée (marchandises) ou 92,5 % (voyageurs) (92,1 % en 1980).

- Les entreprises exerçant à titre d'activité principale la location de véhicules industriels ont fortement diminué : 2.174 en 1981, 2.812 en 1980, soit - 22,7 %, surtout pour les entreprises de moins de 10 salariés. Le nombre de salariés du secteur a diminué de 6,94 %.

- Le nombre des entreprises auxiliaires de transport terrestre marque une légère contraction : 1.038 contre 1.109. La réduction des effectifs est relativement importante : 56.905 contre 66.104 et pour les seuls salariés 56.688 contre 65.796.

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 1982 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. 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. Au 31 décembre 1982, l'évolution a été positive pour l'ensemble des secteurs transports. Au 31 décembre 1983 seul l'indice de la R.A.T.P. reste positif.

	Evolution de l'indice des effectifs				
	1979	1980	1981	1982	1983
S.N.C.F.	- 0,9	- 0,5	- 1,2	+ 1,5	- 0,5
R.A.T.P.	- 1,1	- 0,3	+ 0,7	+ 7,1	+ 1,2
Transports terrestres et auxiliaires	- 0,3	- 0,3	- 0,9	+ 1,6	- 0,3
Toutes activités	- 1	- 1,6	- 2,4	- 1,3	- 2,8

2.1.2.2.- La consultation du tableau de référence de l'effectif salarié par activité économique en France au 31 décembre 1982 fourni par l'UNEDIC permet certains rapprochements en ce qui concerne les établissements et les effectifs.

Les données sont les suivantes :

Etablissements		Activités	Effectifs au 31.12.81	Effectifs au 31.12.82	Evolution en %
1981	1982				
8.308	8.068	transports routiers de marchandises en zone longue	97.630	96.979	- 0,66
7.343	7.466	camionnage et transport routier de marchandises en zone courte	58.215	62.458	+ 7,28
1.429	1.289	déménagement	14.484	14.116	- 2,54
1.449	1.429	location de véhicules industriels	19.887	20.382	+ 2,48
2.458	2.448	collecte de frets terrestre et fluvial	61.103	61.137	+ 0,05

- Il n'est pas sans intérêt de noter un transfert d'activité de la zone longue vers la zone courte dans le transport routier de marchandises accompagné globalement par un renforcement des effectifs - 159.437 contre 155.845.

- Le nombre d'entreprises de déménagement et les personnels salariés en dépendant continue de décroître.

- Le nombre d'entreprises de location a diminué mais l'effectif salarié du secteur est en augmentation, ce qui pourrait marquer une concentration des entreprises.

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. 1982 avait marqué une tendance à la hausse pour les recrutements. Si le premier trimestre 1983 a été marqué par un solde négatif (- 4), le solde du 2ème trimestre n'est plus que de (- 2), le 3ème trimestre devenant positif (+ 1), le 4ème marquant un nouvel équilibre. Les recrutements de personnel ont principalement concerné les conducteurs routiers. Au cours du 4ème trimestre 1983, 12 % des entreprises ont à cet égard augmenté leur effectif mais 10 % l'ont réduit.

2.2. - S.N.C.F. (Tableau n°5)

Les effectifs S.N.C.F. ont diminué de 1.500 unités environ. Il y a lieu de noter cependant une légère augmentation des effectifs des cadres et de la maîtrise. Dans le même temps, le trafic voyageurs, en voyageurs/kilomètres (V/K), augmentait de 2,8 % mais le trafic marchandises, en tonnes/kilomètres (T/K), diminuait de 2,9 %.

On remarquera que la population féminine est passée d'une année sur l'autre de 21.744 à 22.431 (+ 687) soit un accroissement de 3,2 %. Désormais, le personnel féminin représente 8,9 % de l'effectif contre 8,6 % l'année précédente.

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

2.3.1. Les effectifs de la R.A.T.P. s'élevaient au 31 décembre 1983 à 40.295, soit une augmentation de 1,35 % (+ 537 contre + 2.561 en 1982). Par rapport à l'année 1982 on constate donc une certaine pause dans les entrées, les sorties restant sensiblement équivalentes. On peut souligner cependant que l'augmentation a porté surtout sur la maîtrise (+ 5,29 %) et sur les agents de conduite-autobus (+ 5,29 %). La main-d'oeuvre féminine - 6.230 agents - représente 15,5 % de l'effectif.

2.3.2. - Les informations disponibles sur les transports de voyageurs de province sont moins précises. Il est probable que les effectifs ont augmenté à nouveau en 1982 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 au 31 décembre 1980 à 29.214 au 31 décembre 1981 et à 30.870 au 31 décembre 1982, soit une augmentation de 4 % de 1980 à 1981 et de 5,6% de 1981 à 1982.

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 à temps partiel et de la main-d'oeuvre féminine. On peut rapprocher les 7,32 % d'emplois féminins des 15,5 % notés à la R.A.T.P. ou des 8,9 % de la S.N.C.F.. Il est intéressant de noter également l'existence de 298 conducteurs à temps partiel sur 1.530 à l'effectif dans les réseaux V.F.I.L. (près de 20 %) et 380 sur 14.719 emplois à l'effectif dans les réseaux urbains ayant répondu à l'enquête.

Soulignons enfin dans les transports urbains des perspectives de recrutement - 258 agents - pour tenir compte de la réduction de la durée du travail.

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 1982 une diminution du nombre de salariés de 133 unités, du même ordre que celle de l'année précédente, soit une contraction de 5,55 %. Plus récemment les données fournies par l'office national de la navigation marquent par contre pour 1983 un accroissement du personnel assurant le fonctionnement des voies navigables.

Il convient de faire état cependant d'une baisse générale des effectifs dans les plus importantes entreprises, que ce soit dans l'armement public rhénan ou dans les entreprises du bassin de la Seine consécutivement à la récession des trafics charbonniers. On estime globalement cette baisse de l'ordre de 150 salariés. Tout indique que la même tendance sera observée en 1984.

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

En 1983 le nombre de défaillances d'entreprises dans le secteur du transport a évolué dans le même sens et dans la même proportion (+ 8,2 % par rapport à 1982) que dans les autres activités (+ 8,3 %).

En valeur absolue, dans le transport public routier, le nombre de défaillances a été de 667 en 1983 contre 620 en 1982. On se retrouve au niveau de l'année 1981 (660). Rapportées au nombre d'entreprises du secteur les défaillances ont touché 2,15 % des entreprises.

Le nombre de défaillances a été très marqué chez les auxiliaires de transport : 107 en 1983 contre 82 en 1982, soit une augmentation de plus de 30 %. Rapportées au nombre d'entreprises du secteur, les défaillances représentent 10 %.

2.6. Licenciements pour cause économique (Tableaux n°s 9 et 9 bis)

Il n'est pas possible de faire des comparaisons sur l'année entière entre 1983 et 1982. En effet en 1982 les renseignements relatifs aux mois de mars, avril et mai n'ont pu être réunis.

Par contre entre 1981 et 1983, la tendance est plutôt à l'amélioration (51.526 établissements ont été concernés en 1983 contre 59.827 en 1981) et le nombre de licenciés est passé dans le transport routier (y compris auxiliaires de transport) de 7.336 à 6.673.

Selon la taille des entreprises, on constate dans le transport routier une meilleure résistance des entreprises de moins de 10 salariés (2.222 licenciements en 1983 contre 2.515 en 1981) mais une dégradation très marquée pour les entreprises de plus de 50 salariés (1.194 licenciements en 1983 contre 560 en 1981). Il ne faut pas perdre de vue cependant que le nombre de salariés employés dans les entreprises de plus de 50 salariés est beaucoup plus élevé que celui des salariés des entreprises de moins de 10 salariés de sorte que proportionnellement les premières sont moins touchées que les secondes.

On peut en outre faire des comparaisons entre 1983 et 1982 pour les mois disponibles. Le nombre de licenciements est supérieur en 1983 pour tous les mois considérés sauf en juin et novembre. Sans risque d'erreur, on peut donc affirmer que 1983 est plus mauvais globalement que 1982.

2.7. - Chômage (tableaux n^{os} 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. - Depuis 1981, le Comité social publie une série de tableaux élaborés à la suite du changement de réglementation intervenu le 1^{er} juillet 1979 (loi n^o 7932 du 16 janvier 1979 et accord paritaire national du 16 mars 1979). De nouvelles règles relatives à l'assurance chômage sont mises en application à compter du 1^{er} avril 1984. Elles n'affectent pas le présent rapport du comité.

Les tableaux publiés cette année concernent la période du 1^{er} octobre 1981 au 30 septembre 1982. 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)
- le nombre des premiers paiements d'allocations effectués en 1983 et la comparaison avec les premiers paiements effectués depuis 1981 (Tableau 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 pour la période couverte dans les tableaux, sont rappelées dans le tableau 11 a).

Il convient cependant de signaler que le décret n^o 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'au 1^{er} avril 1984.

Pour l'allocation de base, il a 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 (33,80 F fin 1983).

Pour l'allocation spéciale, il a fixé 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 37,80 F fin 1983).

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 a instauré 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 augmentation importante du nombre de chômeurs indemnisés entre 1981 et 1982 (32.561 contre 24.336). 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 (19,5 % en 1982 - 14,26 % en 1981). La proportion pour le transport routier est passée de 7,42 % à 7,71 %. 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 pour retomber à 9,46 % en 1982.
- 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 une augmentation du poids de la tranche de 35 à 40 ans (10,4 % au lieu de 9,6 %). On remarque dans la navigation intérieure le poids du chômage en fin de carrière : 8 % 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'entreprises 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 précédente, il faut souligner l'augmentation importante du nombre de chômeurs indemnisés dans les entreprises de moins de 5 salariés tant en valeur absolue qu'en pourcentage 21,6 % contre 16,8% pour le transport routier, 35,4 % contre 25,9% pour la navigation intérieure, 13,8 % contre 7,3 % pour les auxiliaires de transport.
En définitive, la lecture du tableau 11 c) conduit à constater que l'impact du chômage est inversement proportionnel à la taille de l'entreprise.
- Tableau 11 d) - Si l'on compare globalement le nombre d'allocataires en 1982 et en 1983, on constate une diminution du nombre de bénéficiaires dans tous les secteurs ce qui marque probablement une amélioration de la situation de l'emploi, amélioration que tendraient à confirmer les statistiques relatives aux demandeurs d'emploi mentionnés ci-après à la rubrique 2.7.2.
La situation dans la navigation intérieure n'en demeure pas moins préoccupante par le nombre de chômeurs indemnisés (574 pour l'allocation de base) par rapport aux effectifs salariés (2.300 environ).

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

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

Le tableau ci-après permet de comparer l'évolution depuis 1978 dans le secteur des transports par rapport à l'ensemble des activités.

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

	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts)		
	Transport - 1 -	Toutes activités - 2 -	% colonne 1/2
<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
1er trimestre 1983	40.957	2.017.092	2,03
2ème trimestre 1983	36.170	1.877.703	1,92
3ème trimestre 1983	38.341	2.087.446	1,83
4ème trimestre 1983	44.229	2.227.247	1,98
<u>Moyenne 1983</u>	39.924	2.052.372	1,95

Depuis cette année il est possible d'appréhender le secteur transports, allégé du secteur télécommunications.

Les données statistiques pour 1983 sont les suivantes :

	transports	télécommunications
1er trimestre 1983	37.418	3.539
2ème " "	33.377	2.793
3ème " "	35.177	3.164
4ème " "	40.332	3.897
Moyenne 1983	36.576	3.348

Compte tenu des caractéristiques des statistiques publiées les années précédentes, il n'est possible de faire des comparaisons qu'en englobant le secteur des télécommunications. Ceci étant on constate que la moyenne des demandeurs d'emploi a baissé en 1983 (39.924 contre 42.147). Cependant les résultats du 4ème trimestre 1983 sont mauvais et le pourcentage des demandeurs d'emploi issus du transport par rapport aux demandeurs d'emploi de l'ensemble des activités est du même ordre pour ce trimestre que celui constaté en 1982. Par contre, sur l'ensemble de l'année ce pourcentage a encore diminué si on le compare aux résultats des années précédentes.

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 1981, 13.197.277 salariés étaient affiliés à l'UNEDIC dont 334.540 pour le secteur transport terrestre (y compris auxiliaires de transport). Au 31 décembre 1982, ces chiffres étaient devenus respectivement 13.178.884 et 341.388. D'une année sur l'autre, on constate donc une diminution de 0,13 % du nombre de salariés pour l'ensemble des activités alors que le secteur transport présente un solde de +2,04 %. Par rapport à l'année précédente le solde positif en faveur du transport s'est accru.

Rapporté à l'ensemble, le secteur des transports qui représentait 3,62 % des effectifs en 1979, 3,67 % en 1980, 3,68 % en 1981 représente 3,76 % des effectifs en 1982. Ce pourcentage rapproché des 1,95 % 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.

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

Les chiffres publiés représentent le nombre de journées indemnisables à partir des autorisations de demandes d'indemnisation au titre du chômage partiel. Ces journées étaient de 66.957 en 1982. Elles sont passées à 72.964 en 1983 se répartissant mensuellement de la façon suivante :

janvier	2.563	avril	6.754	juillet	3.509	octobre	3.942
février	2.671	mai	16.959	août	3.181	novembre	7.989
mars	4.193	juin	1.503	septembre	3.383	décembre	16.317



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.

3.1.1 - Formation des jeunes

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

- La S.N.C.F. forme environ 600 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 ont été ouverts, pour la première fois, aux filles qui pourront suivre la formation dans l'ensemble des annexes. 26 jeunes filles ont été admises à la rentrée scolaire de septembre 1983.
- Au-delà, les meilleurs d'entre eux (environ 70) suivent sur 2 ou 3 ans des cours de promotion professionnelle de 2e 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 1re année, au 1er niveau de l'exécution et sont au 2e niveau de l'exécution en 2e 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
	1983 :	226	dont	96	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 1re année, au 3e niveau de l'exécution.

A la fin de la 3e année, la réussite à la 2e 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
 1983 : 162 dont 22 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.

3.1.2 - 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		
	1980	1981	1982	1980	1981	1982
Cadres	207 913	212 026	207 352	1	1	4
Agents de maîtrise	1 347 878	1 285 015	1 292 590	27	17	22
Agents d'exécution	8 080 081	7 379 979	8 653 212	140	152	118
	<u>9 635 879</u>	<u>8 877 020</u>	<u>10 153 154</u>	<u>15 (1)</u>	<u>6 (2)</u>	<u>7 (3)</u>
				183	176	151

(1) 12 auxiliaires et 3 contractuels.

(2) 6 auxiliaires.

(3) 7 auxiliaires.

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

	1979	1980	1981	1982
Effectif S.N.C.F.	256 711	253 407	250 410	254 501
Nombre d'heures de stagiaires	10 391 064	9 635 872	9 029 403	10 153 154
Equivalence en agents/année	6 013	5 628	5 299	6 109
Rapport en % <u>Effectif en formation</u>	2,34 %	2,22 %	2,12 %	2,40 %
Effectif total				

3. Nombre de stagiaires par type de stage

	1979	1980	1981	1982
<u>Type de stage (1)</u>				
- Prévention	3 099	2 507	2 327	2 402
- Adaptation dont hors entreprise	51 129 (137)	51 542 (165)	45 177 (244)	67 015 (255)
- Promotion dont hors entreprise	18 162 (72)	16 211 (75)	16 654 (89)	19 530 (88)
- Perfectionnement des connaissances dont hors entreprise	119 052 (1 044)	111 551 (1 204)	114 503 (1 185)	110 554 (1 317)

4. Coût de la formation professionnelle continue

	Montant des dépenses effectivement consenties			
	1979	1980	1981	1982
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise)	187 972 151	207 500 823	223 952 960	275 190 682
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	548 130 352	579 953 359	628 007 634	848 112 638
<u>Autres dépenses</u>	44 398 557	48 203 179	51 891 889	61 360 686
Total	780 501 060	835 657 361	903 852 483	1 184 664 006

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

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
4,7 %	4,5 %	4,9 %	4,9 %	4,9 %	4,7 %	4,5 %	5,2 %

(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.

3.2.1.- 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 %.

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".

3.2.2.- Formation continue

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

Catégories d'emploi	Nombre d'heures de stage		
	1980	1981	1982
Cadres	92 442	80 478	82 310
Agents de maîtrise	295 403	344 250	437 422
Agents d'exécution	1 038 567	1 194 049	1 875 444
TOTAL	1 426 412	1 618 777	2 395 176

Catégories d'emploi	Nombre de congés-formation accordés		
	1980	1981	1982
Cadres	1	5	9
Agents de maîtrise	397	456	667
Agents d'exécution	1 327	1 479	2 518
TOTAL	1 725	1 940	3 264

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

	1980	1981	1982
Effectifs RATP	36 987	37 198	39 758
Nombre d'heures de stagiaires	1 426 412	1 618 777	2 395 176
Equivalence en agents/années	789	899	1 362
Rapport en % en <u>formation</u> <u>effectifs</u>	2,13 %	2,41 %	3,43 %

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

Type de stage	1980	1981	1982
Prévention	111	64	65
(dont hors entreprise)	(71)	(51)	(48)
Adaptation	3 542	7 568	11 067
(dont hors entreprise)	(295)	(432)	(514)
Promotion	1 885	1 964	3 314
(dont hors entreprise)	(44)	(65)	(64)
Perfectionnement des connaissances	15 946	14 045	13 177
(dont hors entreprise)	(4 384)	(4 001)	(3 884)

4°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1980	1981	1982
Fonctionnement des stages (organisés dans l'entreprise)	40 706 163	49 724 522	65 968 891
Rémunérations (versées aux stagiaires par l'entreprise)	82 821 926	106 627 428	162 837 408
Autres dépenses	13 557 998	16 967 287	18 202 074
TOTAL	137 086 087	173 319 237	247 008 373

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle		
1980	1981	1982
4,8 %	5,3 %	6,51 %

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 qui intéressent 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.

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	124	28	152	9.512	1.326	10.838
Ouvriers et employés qualifiés	5.211	299	5.510	215.445	6.165	222.240
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	990	34	1.024	45.100	605	45.705
Ingénieurs et cadres	121	12	133	4.853	32	4.885
TOTAUX	6.466	373	6.819 (1)	274.910	8.128	283.038

(1) Le pourcentage des stagiaires par rapport à l'effectif est de 29,54 %

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	27	-	27	1.097	554	1.651
Ouvriers et employés qualifiés	143	28	171	6.037	576	6.613
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	34	4	38	1.164	204	1.368
Ingénieurs et cadres	29	6	35	651	30	681
TOTAUX	233	38	271	8.949	1.364	10.313

3.4. - Transports routiers (Tableaux n^{os} 12 et 13)

La formation professionnelle dans ce secteur est principalement assurée par deux 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^o 1 (explosifs, munitions) : l'A.F.T. - Formation continue
- pour la spécialisation n^o 2 (gaz de pétrole liquéfié) : le Comité professionnel du Propane et du Butane, ainsi que FLUVIA
- pour la spécialisation n^o 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^o 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^o 5 (matières réactives) : l'Institut National des Sciences et Techniques nucléaires (organisme relevant du C.E.A.)

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

- a) Enseignement supérieur. Cet enseignement intéresse l'ensemble des modes de transports
 - huit universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport (DEA - DESS - 270 étudiants en 1982-1983)
 - 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 37 établissements préparent au brevet d'études professionnelles d'agent du transport (B.E.P.) 56 sections dans 42 établissements conventionnés 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 voyages (E.P.T.)
- e) Brevet professionnel - En 1983 il y a eu 285 candidats et 190 reçus - d'agent de transport (4 options) Trafic routier - Trafic fluvial - groupage - Trafic international.

3.4.2.- Les adultes à la recherche d'un premier emploi, en particulier les candidats-conducteurs de poids lourds, peuvent recevoir une formation appropriée, soit dans des centres A.F.P.A., soit dans le cadre des obligations militaires, dans des centres de préparation de l'Armée (durée des stages : 16 à 19 semaines), soit enfin dans les centres A.F.T. et PROMOTRANS.

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

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

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

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

3.4.5.- Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1976. Il appelle les constatations suivantes :

- le nombre de candidats reçus au C.A.P. a atteint un effectif record : 2.705 soit une progression de 13,4 % par rapport à l'année précédente.
- le nombre de journées de formation dans le cadre des stages d'initiation et de la préparation au permis C1 après avoir marqué une diminution importante pendant deux ans, est à nouveau en hausse (26.063) sans retrouver cependant le chiffre record de 1980 (32.715).
- le nombre de journées de formation dispensées aux conducteurs routiers dans le cadre des stages de perfectionnement se maintient à un niveau élevé bien qu'en baisse par rapport à l'an passé - 38.822 en 1983 - 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 augmenté de 20 % en 1982 se maintient à peu près au même niveau (4.089 en 1983 contre 4.171 en 1982).
- le nombre de candidats reçus à l'attestation de capacité marque une légère diminution par rapport aux années précédentes.

3.4.6.- 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 %).

3.4.7. - Il a paru intéressant (même si les résultats publiés ne portent que sur un nombre réduit de personnes) de publier dans le présent rapport les résultats d'une enquête menée en 1983 par PROMOTRANS sur le devenir des stagiaires ayant suivi une formation destinée aux adultes d'une part pour l'obtention du C.A.P. de conducteur routier, d'autre part pour celle de l'attestation de capacité.

3.4.7.1. C.A.P. de conducteur routier.

48 % des stagiaires ont répondu à l'enquête qui portait sur 54 formés,

- 80 % des stagiaires sont conducteurs routiers,
- 8 % au service national,
- 12 % demandeurs d'emploi.

(L'enquête ayant été lancée en septembre, une partie des formés de juin 1983 n'ont pu encore trouver d'emploi).

Parmi les conducteurs routiers placés :

- 66 % ont trouvé un emploi en un mois ou en moins d'un mois,
- 85 % n'ont pas changé d'entreprise et 38 % d'entre eux sont restés dans l'entreprise qui les avait accueillis durant la formation.

Dans 66 % des cas, l'entreprise employeuse fait du transport pour compte d'autrui ; 52 % des formés conduisent sur véhicules de 21 à 38 T. et 38 % sur 19 T. Les transports s'effectuent en zone courte pour 80 % des cas, zone longue pour 57 % et TIR pour 14 %.

La moyenne des heures de travail effectuées par les conducteurs issus de ces trois stages est de 42 h.30 par semaine. 56 % d'entre eux considèrent comme bonnes leurs conditions de travail.

L'appréciation portée par les stagiaires sur la formation qu'ils ont reçue montre que les matières enseignées sont estimées utiles par 60 % d'entre eux (90 % pour les enseignements professionnels). Les matières d'enseignement général n'étant estimées inutiles que par 50 % d'entre eux.

La plupart des conducteurs routiers ainsi formés ont aussi un projet professionnel :

- 95 % espèrent rester dans le transport, de préférence comme conducteurs,
- 38 % envisagent de devenir transporteurs,
- et 71 % souhaitent une formation complémentaire qu'ils définissent pour la moitié comme étant l'attestation de capacité.

3.4.7.2.- Attestation de capacité

L'enquête a été faite six mois après la fin de la formation. 182 personnes ont été contactées sur Lyon, Bordeaux, Faronor et 49 personnes nous ont répondu (soit 27 %).

Avant d'entrer en formation, 44 % des stagiaires exerçaient déjà un emploi dans le transport, 40 % dans une autre branche professionnelle et 18 % étaient sans emploi.

La démarche vers une préparation à l'attestation de capacité s'est effectuée dans des buts divers :

- soit créer une entreprise de transport (54 %),
- soit assurer la continuité d'une entreprise déjà existante (38 %),
- soit rentabiliser une entreprise autre que transport (7 %),
- soit poursuivre une promotion personnelle (24 %), réponse souvent associée à une des autres motivations.

Les démarches associées à l'élaboration du projet de création d'une entreprise de transport - et qui précédaient la préparation de l'attestation de capacité ont été les suivantes :

- les contacts les plus couramment établis sont ceux qui permettent d'identifier un marché, une clientèle (30 %),
- les contacts avec les banques (16 %),
- les contacts avec les fournisseurs de matériel (10 %),
- les contacts avec le Ministère de l'équipement (6 %),
- les contacts avec un syndicat (4 %).

Les statuts des stagiaires 6 mois après l'obtention de l'attestation de capacité se répartissent comme suit :

- 53 % sont chefs d'entreprise (c'est-à-dire les 3/4 de ceux qui désiraient créer une entreprise, et 1/4 de ceux qui désiraient poursuivre l'activité d'une entreprise déjà existante),
- 38 % sont salariés (la moitié d'entre eux se trouve dans l'entreprise familiale qu'ils vont diriger).

On peut estimer que 70 % des anciens stagiaires participent à la direction d'une entreprise de transport, soit comme chef d'entreprise, soit comme futur responsable de l'entreprise familiale.

D'autre part, 18 % des anciens stagiaires étaient sans emploi avant leur entrée en formation, alors que seulement 8 % n'indiquent pas d'activité professionnelle 6 mois après la formation.

Alors que, pendant le stage, le contenu des cours est perçu comme étant trop dense, 24 % des stagiaires estiment, 6 mois après, qu'il aurait dû être plus complet, et 32 % souhaitent recevoir un complément de formation.

La période de formation a permis aux stagiaires de repenser leur projet professionnel : 42 % dans le sens d'une confirmation du projet initial, autant dans le sens d'une modification, et parfois même d'une remise en cause de ce projet.

3.5. Navigation fluviale

3.5.1.- Formation des jeunes et apprentissage

Le Centre d'apprentis de la navigation intérieure (Tremblay s/ Mauldre) a accueilli pendant l'année scolaire 1982/1983 119 apprentis dont 21 élèves de C.P.A. et a présenté 50 apprentis à la session du C.A.P. de juin 1983. Le taux de réussite a été de 46 % soit 23 apprentis reçus au C.A.P.

L'année scolaire 1983/1984 marque un nouveau recul des inscriptions, celles-ci seront de l'ordre de 100 dossiers dont 13 élèves en C.P.A.

La crise que traverse le transport fluvial et l'allongement de la période de scolarité générale sont les raisons principales à cette baisse de fréquentation.

Pour ce qui concerne le brevet professionnel, la première promotion qui a démarré en décembre 1981 entame sa troisième année. Il n'a pas été lancé de nouvelle promotion en 1982, par contre celle de 1983 accueille 10 candidats.

3.5.2.- Formation continue

1983 aura été une année extrêmement difficile dans la poursuite des efforts et programmes de formation dispensés depuis plus de dix ans par FLUVIA. En effet, si les sessions portant sur la culture générale, les domaines techniques, économiques et de gestion, les problèmes de sécurité se sont déroulés normalement tout au cours du 1er semestre 1983, la récession brutale des trafics charbonniers annoncée au mois de juin et les procédures de compression des effectifs mises en oeuvre dès le mois d'août ont entraîné un arrêt quasi-total des actions de formation pendant le second semestre.

Cette situation s'explique par le fait que les efforts de formation les plus importants sont consentis par les entreprises et les salariés qui justement sont touchés par cette crise des transports charbonniers. Au total, FLUVIA a enregistré en 1983 une chute de ses activités de l'ordre de 40 % par rapport à 1982.

Il s'agit là d'une situation tout à fait exceptionnelle dans la mesure où la formation apparaît bien comme un des moyens de surmonter la crise.

3.6. - Masse salariale consacrée à la formation continue

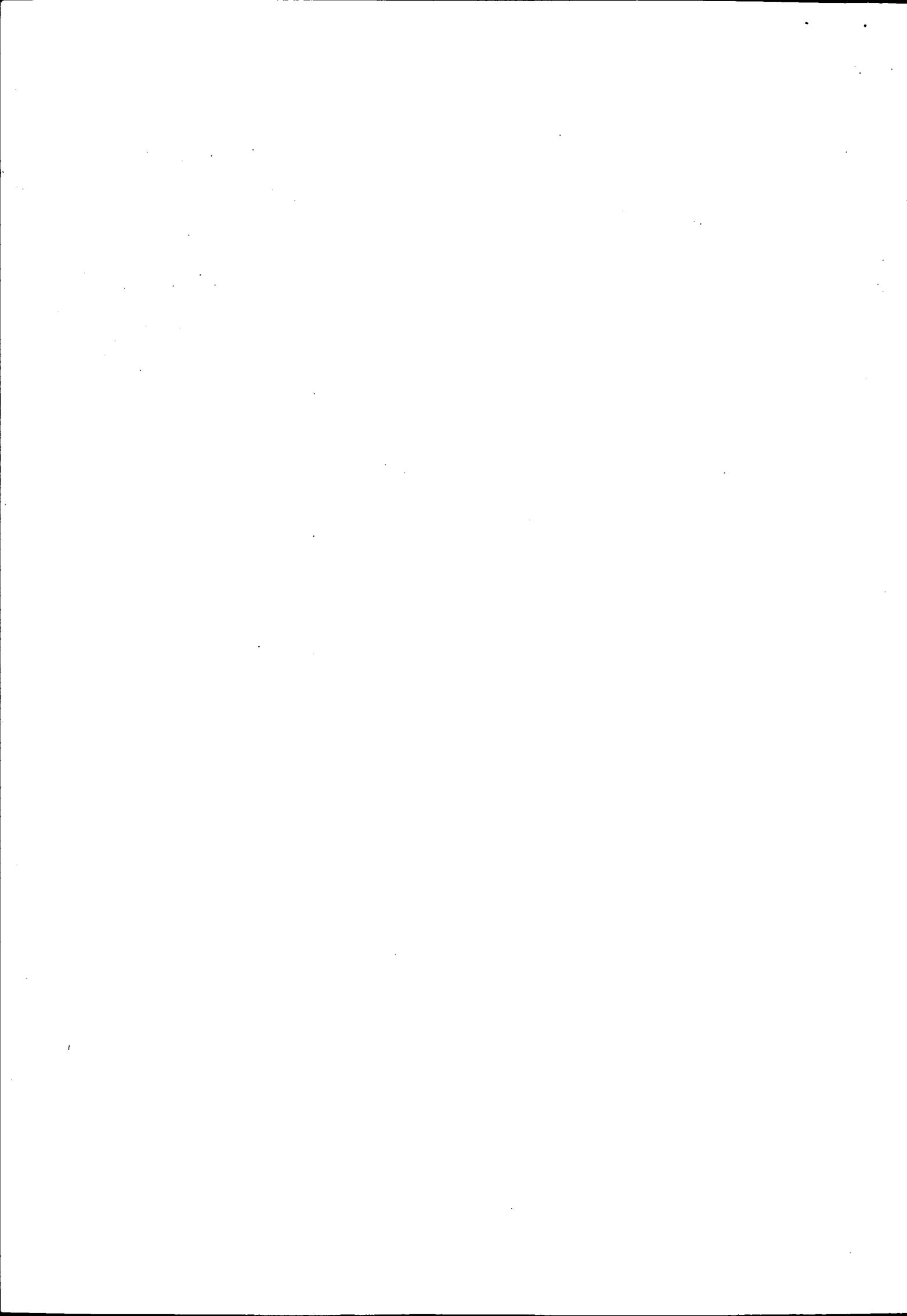
A la demande du comité, une enquête a été lancée par l'inspection générale du travail des transports en vue d'apprécier la masse salariale consacrée à la formation continue dans les entreprises de transport soumises au contrôle de cette inspection. Cette enquête a porté sur les entreprises assujetties à la production d'un bilan social.

Elle a été effectuée à partir du bilan social de 78 entreprises et de 20 établissements assujettis dans le cadre du calendrier d'application fixé par l'article 3 de la loi n° 77-769 du 12 juillet 1977 et a permis de déterminer les pourcentages minimal, maximal et moyen pondéré qui ont été rassemblés dans le tableau ci-après.

L'échantillon de l'enquête permet d'avancer que les chiffres fournis peuvent être considérés comme représentatifs.

1979 (1) (3)			1980 (1) (3)			1981 (1) (2) (3) (4)		
Minimum	maximum	moyen	minimum	maximum	moyen	minimum	maximum	moyen
0,80	1,91	1,27	0,84	2,72	1,63	0,99	3,63	1,69

- (1) pour les entreprises occupant plus de 750 salariés
- (2) pour les entreprises occupant plus de 300 salariés et moins de 750 salariés.
- (3) pour les établissements de plus de 300 salariés appartenant à une entreprise de plus de 750 salariés.
- (4) pour les établissements de plus de 300 salariés appartenant à une entreprise de plus de 300 salariés et de moins de 750 salariés.



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 des Affaires Sociales et de la Solidarité Nationale. Il est rappelé que cette enquête n'appréhende aucun établissement de moins de 10 salariés (mais tous les établissements de 50 salariés et plus, et 1/3 des établissements de 10 à 49 salariés), que la rubrique "transports terrestres et auxiliaires" englobe tous les transports par route, y compris les transports urbains, où la durée de travail se situait aux environs de 38 h, et que les durées de travail incluent, outre quelques "équivalences", d'usage limité, des "temps à disposition", propres aux transports (art. 5 § 4 du décret du 26 janvier 1983) comptés pour deux tiers de leur durée réelle.

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

- La durée hebdomadaire moyenne du travail constatée au 1er octobre 1983, pour les ouvriers des transports routiers, globalement considérés (sédentaires et roulants, marchandises et voyageurs) restait la plus élevée de toutes les branches avec 41,2 contre 39,2 pour l'ensemble des activités.

- L'écart entre le secteur des transports routiers et l'ensemble des activités continue de diminuer : il n'est plus que de 2 h alors qu'il était de 2,4 h en 1982, 3 h en 1981, 3,3 h en 1980, 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 se poursuit essentiellement du fait d'une plus forte réduction de cette durée dans les transports routiers. En effet, en un an (d'octobre 1982 à octobre 1983), la durée moyenne hebdomadaire du travail a diminué de 0,7 h alors qu'elle n'a diminué que de 0,3 h pour l'ensemble des activités.

- 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 (39,4 h pour 39 h au 1er octobre 1983).

- En ce qui concerne plus particulièrement les transports routiers de marchandises, la durée hebdomadaire du travail est plus élevée (42,4 h pour les ouvriers, 40 h pour les employés) que pour l'ensemble des transports routiers (respectivement 41,2 h et 39,4 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 (67,4 %) bien qu'en diminution par rapport à l'année 1982 (72,6 %). Par contre, le pourcentage d'ouvriers effectuant des heures supplémentaires majorées de 50 % (c'est-à-dire au delà de 47 h.) continue de diminuer : 2,4 % en 1983 contre 4,5 % en 1982.

Pour les employés les pourcentages sont les suivants :

34,5 % au -delà de 39 heures

0,6 % au-delà de 47 heures.

Il faut voir dans ces résultats la poursuite des 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 et du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 pris pour son application.

4.2. - Le contrôle 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 et les douaniers. Les contrôles en entreprises donnent lieu à des prélèvements de disques opérés essentiellement par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail - transports.

L'effectif budgétaire des contrôleurs et adjoints de contrôle des transports terrestres a été maintenu à 352 en 1983. Celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) a été porté de 79 en 1982 à 118 en 1983. 39 emplois ont en effet été créés : 1 directeur du travail, 10 inspecteurs du travail, 28 contrôleurs du travail. Toutefois l'effectif réel opérationnel n'a pas été modifié pour autant en 1983, le nombre de membres de l'inspection qui ont exercé effectivement leurs fonctions sur le terrain n'ayant été de 47 inspecteurs et 7 contrôleurs. 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

	1979	1980	1981	1982	1983
- par les contrôleurs des transports terrestres	6 167	11 014	5 776	5 712	4 848 *
- par les inspecteurs du travail	3 084	3 149	3 117	2 585	2 722
Total : ...	9 251	14 163	8 893	8 297	7 570

* dont 4 030 compte d'autrui
818 compte propre

4.2.2.2.- Nombre d'équipages contrôlés

- sur route	167.762	199.226	207.508	207.168	207.047
- en entreprise	27.799	41.045	40.241	42.214	39.967 *

* dont 35.563 compte d'autrui
4.404 compte propre

4.2.2.3.- Nombre de journées transport contrôlées

- sur route	335.524	398.452	415.016	414.336	414.094
- en entreprise	351.238	492.546	482.892	506.568	479.604 *

* dont 426.756 compte d'autrui
52.848 compte propre

Le contrôle de l'application de la réglementation sociale s'est traduit en 1983 par le maintien du niveau des contrôles sur route et par une légère diminution du nombre des entreprises et des équipages contrôlés. Cette dernière diminution ne correspond pas à une volonté délibérée de réduire le niveau des contrôles en entreprises mais résulte essentiellement des perturbations dues à l'envoi au ministère par certains transporteurs d'un nombre important de disques, suite au mot d'ordre d'une organisation professionnelle en mai 1983. Ce mouvement ayant cessé, les contrôles ont pu reprendre dans des conditions normales.

Le nombre des conducteurs étrangers contrôlés a marqué une nette augmentation. Leur part est passée, par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés, de 8,23 % en 1982 à 16 % en 1983.

4.23 - Infractions constatées

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

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
1983	6,4 (1)	6,2	2,6	3,0	15,0
dont compte d'autrui	7,3	7,3	3,1	3,7	17,9
compte propre	3,1	1,9	0,5	0,4	4,3

(1) Le programme d'analyse des disques a été modifié pour ce type d'infraction afin de le faire mieux coïncider avec les dispositions du règlement européen ; les résultats de 1982 et 1983 ne peuvent donc être tout à fait comparés avec les résultats des années antérieures.

La norme la moins respectée reste la durée du repos journalier (15 % d'infraction). Pour les autres normes, on constate une certaine stabilisation. Il est rappelé que les pourcentages ci-dessus ont été déterminés non pas à partir des normes du règlement communautaire, mais sur la base des indications données aux services de contrôle au sujet des objectifs prioritaires du contrôle.

4.24 - Sanctions prononcées

4.2.4.1. Taux des amendes

Les amendes connues prononcées en 1983 se répartissent comme suit :

- 36,4 % inférieures à 160 F
- 50,8 % entre 160 F et 600 F
- 12,8 % égales ou supérieures à 600 F.

Les chiffres portent sur 19.996 amendes prononcées (14.621 l'année précédente).

4.24.2 - En outre, il a été procédé à 2 687 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absence ou insuffisance de repos en liaison avec la police. Ce chiffre ne contient pas le nombre d'immobilisations effectuées par la Gendarmerie, celle-ci ne donnant pas ce renseignement.

4.24.3 - Sanctions prononcées à l'égard des étrangers

En ce qui concerne les conducteurs étrangers, le pourcentage de consignations prélevées par rapport aux infractions constatées a été de 61,9% de mars à décembre 1983. Cette croissance fait suite aux instructions données par le Ministre des Transports et par le Garde des Sceaux qui recommandaient d'en faire une application systématique.

Le pourcentage d'immobilisations effectuées par rapport aux infractions pouvant donner lieu à immobilisation a été de 72,5 % de mars à décembre 1983.

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 (établissements de 20 à 99 salariés), soit une tarification individuelle (établissements d'au moins 100 salariés).

Le tableau confirme que dans le secteur des transports, les risques sont plus élevés pour les transports de marchandises (risques dans la maintenance notamment), que pour les transports de voyageurs. Si le taux concernant le transport routier de marchandises s'était réduit de 7 % au cours des 5 dernières années, indice d'une diminution du nombre des accidents du travail, il faut remarquer cette année une augmentation du taux. Le risque reste plus faible dans les entreprises de location de véhicules industriels que dans les transports de marchandises. En ce qui concerne les transports fluviaux, la baisse du taux des cotisations relevée pour les années 1982 et 1983 de 9,1 % et 8 % ne s'est pas poursuivie et on note pour 1984 une remontée importante du niveau de ce taux.

4.3.2.1.- La comparaison des statistiques financières des accidents du travail élaborées par la Caisse nationale d'assurance maladie figurent au tableau 18. La comparaison 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 1983 de 5,05 %.

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 augmentation tant en valeur absolue qu'en valeur relative. Par contre on constate une diminution tant en ce qui concerne les accidents graves que pour les accidents mortels (147 en 1980, 118 en 1981, 117 en 1982) malgré des effectifs en augmentation.

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 1982, il y a eu 1.481 accidents avec arrêt (contre 1.231 en 1981) dans les transports urbains et 1.845 (contre 1.707 en 1981) dans les transports interurbains, soit respectivement 5,77 % et 4,70 % de l'effectif pris en considération ; les pourcentages de 1981 étaient respectivement de 4,65 % et de 4,56 %. En ce qui concerne les accidents graves, les pourcentages sont respectivement de 0,45 % et de 0,63 % contre 0,5 % et 0,7 % l'année précédente. Le nombre d'accidents mortels est extrêmement faible (1 mort dans le transport urbain, 5 morts dans le transport interurbain).

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

- la situation s'est améliorée en ce qui concerne les accidents avec arrêt. Elle s'est encore dégradée pour les accidents graves
- le pourcentage des accidents avec arrêt (10,84 %) et des accidents graves (1,65 %) est le plus élevé du secteur "transports".

4.3.2.2.- Dans le secteur des transports fluviaux, alors qu'en 1981 par rapport à 1980, on avait noté une détérioration de la situation alors même que les effectifs salariés du secteur étaient en réduction, l'année 1982 est meilleure puisque l'on retrouve à peu près les données chiffrées de 1980. 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.- 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).

4.3.3. - Accidents corporels de la circulation (Tableaux n°s 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 1980 à 1982.

4.3.3.2.- Pour l'année 1983, nous disposons d'une part du bilan dressé par les corps de C.R.S., d'autre part des statistiques publiées par la gendarmerie ainsi que d'un récapitulatif dressé par le service central des policiers urbaines.

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 9,27 % des accidents corporels contre 9,60 % en 1982 et fournissent 4,47 % des victimes contre 5,28 % en 1982 alors que les voitures particulières représentent 78 % du trafic, 84,13 % des usagers impliqués et 86,13 % 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 (3.132 accidents relevés en 1983 contre 3.162 en 1982).

4.3.3.2.2.- Les statistiques de la police urbaine qui couvrent 95 départements dénombrent 125.496 accidents en 1983 se répartissant ainsi entre voitures particulières d'une part, poids lourds et transports de voyageurs d'autre part.

catégories	tués	blessés graves	blessés légers	total des blessés	total des victimes T + B
Conducteurs voiture particulière	802	7.778	42.644	50.422	51.224
Passagers	450	4.584	30.182	34.766	35.216
Conducteurs PL et TC	17	179	706	885	902
Passagers	8	76	717	793	801
TOTAL des accidents (automobilistes, deux-roues, piétons)	3.102	31.166	132.644	163.810	166.912

4.3.3.2.3.- Les tableaux 20 b) à 20 d) sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1983 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 1983.

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

- une nouvelle diminution dans la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de transports en commun qui reste la plus faible de toutes : 32,6 en 1981, 31,5 en 1982, 28,3 en 1983 ;
- une légère augmentation de la responsabilité des conducteurs de tracteurs routiers : 39,2 en 1981, 40,5 en 1982, 41 en 1983 ;
- une diminution sensible de responsabilité pour les autres poids lourds : 41,7 en 1982, 39,2 en 1983 ;
- une augmentation significative de la responsabilité des conducteurs de moins de 21 ans (vélomoteurs, motocyclettes et bicyclettes) ;
- une réduction de la responsabilité des piétons.

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)		responsables (3)		% $\frac{3}{2}$	
	1982	1983	1982	1983	1982	1983
Deux roues	22.218	20.510	13.836	12.883	62,3	62,8
Voitures particulières	90.561	88.275	50.246	49.265	55,5	55,8
Véhicules utilitaires - de 1,5 T à 3,5 T	4.892	4.138	2.513	2.145	51,4	51,8
Tracteurs agricoles	1.242	1.251	564	547	45,4	43,7
Véhicules avec remorque ou caravane de moins de 3,5 T	956	981	430	465	45	47,4
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T	3.708	3.234	1.574	1.365	42,4	42,2
Tracteurs routiers + semi- remorque	3.478	3.095	1.407	1.269	40,4	41
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T avec remorque	604	549	225	215	37,2	39,1
Transport en commun	841	722	265	204	31,5	28,2

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 largement (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 1982, 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)	19.300.000
- autocars et autobus (moins de 10 ans)	80.000
- camionnettes, camions et véhicules spéciaux (moins de 10 ans)	2.739.000
- tracteurs routiers (moins de 10 ans)	132.000

Le tableau 20 c) permet de comparer les résultats de 1983 par rapport à ceux des 5 dernières années, des victimes et des tués, pour chaque catégorie d'usagers.

L'année 1983 marque une amélioration de la situation tant en ce qui concerne les blessés que les tués usagers de véhicules utilitaires alors qu'au contraire la situation s'est détériorée pour les voitures particulières.

Le tableau 20 e) donne une image de la répartition régionale des accidents de poids lourds en 1982 et en 1983.

4.4.- Comités d'hygiène et de sécurité (Tableau n° 21)

Le tableau 21 rend compte de la situation au 31 décembre 1982.

Par rapport aux années précédentes, on note un accroissement très important du nombre de comités d'hygiène et de sécurité qui est passé de 512 en 1980 à 550 en 1981 et à 809 en 1982. Il faut remarquer que désormais le seuil d'assujettissement concerne tous les établissements de plus de 50 salariés ; ainsi le nombre d'établissements assujettis est passé de 165 à 1077 - 75 % d'entre eux seulement ont constitué un comité.

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

4.5.1. - 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.

On notera que moins du tiers des entreprises ou établissements assujettis disposent effectivement de délégués. Signalons en outre que la diminution que l'on constate en ce qui concerne le nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis par rapport aux trois exercices précédents est le résultat d'un recensement ayant révélé que des entreprises ou des établissements ont cessé d'être assujettis et d'autres ont cessé d'exister.

Délégués du personnel	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	6.068	6.335	6.912	7.476	7.763	7.944	7.382
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2.122	2.224	2.277	2.333	2.393	2.467	2.239
3. Nombre de procès-verbaux de carence (1)	363	445	473	450	448	404	306
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	34,97	35,10	32,94	31,20	30,82	31,05	30,33

(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 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 476 fois au cours de l'exercice 1982 pour que les élections soient organisées (545 interventions avaient été faites en 1981).

4.5.2.- 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 et des activités auxiliaires du transport.

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
a) <u>Comités d'entreprise - ensemble des transports</u>							
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1.130	1.197	1.219	1.263	1.327	1.385	1.345
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	976	1.039	1.061	1.075	1.102	1.145	1.203
3. Nombre de procès-verbaux de carence (1)	86	99	93	85	84	107	73
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	86,37	86,80	87,03	85,11	83,04	82,67	89,44
b) <u>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport</u>							
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	858	910	927	908	962	972	1.013
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	719	781	789	793	833	849	861
3. Nombre de procès-verbaux de carence(2)	20	29	24	31	24	33	61
pourcentage $\frac{\text{ligne 2}}{\text{ligne 1}}$	83,79	85,82	85,11	87,33	86,59	87,39	85,00

(1) 73 procès-verbaux de carence ont été enregistrés par l'Inspection, d'où il résulte que sur 1.345 entreprises ou établissements assujettis, 1.276, soit 94,87 %, se sont conformés à leurs obligations en ce domaine.

(2) 61 procès-verbaux de carence ont été enregistrés par l'inspection d'où il résulte que sur 1.013 entreprises ou établissements assujettis 922, soit 91 %, se sont conformés à leurs obligations dans ce domaine.

Pour atteindre ces résultats, l'Inspection est intervenue 108 fois auprès des entreprises en 1982 pour obtenir, soit la mise en place de l'institution, soit le renouvellement des opérations électorales à l'expiration du mandat des représentants.

4.5.3.- Le tableau 22 rend compte pour la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1982 du nombre de membres titulaires élus dans les entreprises ou établissements assujettis ainsi que des résultats obtenus par les organisations syndicales et les non syndiqués.

4.5.4. - Transports urbains (Tableau n° 23)

Le tableau 23 rend compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1981 au 31 décembre 1982.

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

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

4.5.6. - 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. Ce tableau est le même que celui publié en 1983.

Les tableaux 25 b, 25 c et 25 d comparent les chiffres fournis pour les années 1979, 1981 et 1983 à partir des résultats des élections au conseil de discipline, au conseil de prévoyance et aux commissions de classement.

4.5.7. - S.N.C.F. (Tableau n° 26)

Les élections professionnelles pour la mise en place des institutions représentatives du personnel prévues par le droit commun (Comités d'établissement et délégués du personnel) ont eu lieu le 15 décembre 1983. Le tableau 26 en donne les résultats.

4.5.8.- Sections syndicales et délégués syndicaux (Tableaux n°s 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.

4.5.9. - Mouvements de grève

A la S.N.C.F., le nombre de journées de travail perdues pour faits de grève a légèrement augmenté en 1983 par rapport à 1982 : il est passé de 43.850 à 64.203, soit de 0,08 à 0,12 % du nombre des journées de travail dues. A l'exception de quelques journées d'action nationales relativement peu suivies et d'une semaine d'action nationale à l'appel de la C.G.T. début novembre, il s'agit essentiellement de grèves locales.

A la R.A.T.P. le nombre de journées perdues pour faits de grève a été de :

- 43.930 en 1977
- 24.696 en 1978
- 14.614 en 1979
- 27.957 en 1980
- 40.721 en 1981
- 11.822 en 1982
- 9.590 en 1983

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 195 conflits collectifs correspondant à la perte de 64.267 journées. En 1981 les chiffres s'élevaient respectivement à 135 et à 31.814 et en 1982 à 124 et 21.862.

Le tableau ci-après donne la répartition du nombre d'arrêts, de grévistes et de journées perdues pour chacune des activités contrôlées par l'inspection générale.

A C T I V I T E S	Nombre d'arrêts	Nombre de grévistes	journées perdues
TRANSPORTS ROUTIERS	73	3.512	21.822
V.F.I.L.	8	885	1.673
ORDURES MENAGERES	4	230	1.324
ENTREPRISES PRIVEES	17	789	3.746
TRANSPORTS URBAINS	60	8.792	31.027
AUTOROUTES	8	953	1.265
TELEPHERIQUES	2	171	171
NAVIGATION	1	321	321
AIR FRANCE	1	127	16
WAGONS-LITS	3	295	895
MANUTENTION FERROVIAIRE	18	1.144	2.007
TOTAL	195	17.219	64.267

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 1983 de 9,3, l'augmentation du SMIC a été de 12,3. L'augmentation des salaires horaires ouvriers toutes branches d'activités confondues se chiffre à 9,8, dans le secteur transport (S.N.C.F. et R.A.T.P.), cette hausse a été de 10 %.

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

Les salaires conventionnels ont augmenté en niveau en 1983 dans le secteur des transports de :

- 8,5 % dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs,
- 13,40 % dans les transports urbains (y compris l'intégration de 3 % de la recommandation patronale du 1/11/1982),
- 7,75 % dans les téléphériques,
- 7,75 % dans la manutention ferroviaire,
- 7,25 % 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 1983, les salaires des cheminots ont été majorés en niveau de 8 %, ceux des agents de la R.A.T.P. de 9,70 %. Ces chiffres ne peuvent être comparés entre eux, en raison des dates et de l'importance différentes des majorations intervenues en cours d'année. Ils n'intègrent pas les mesures de caractère particulier (mesures catégorielles, gratifications vacances, intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement).

6ème partie - Régimes de retraite (Tableau n° 30)

6.1.- Aucune modification n'est intervenue en 1983 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 et au montant des pensions servies.

6.3.- Les évolutions constatées en 1983 dans les différents régimes ont été les suivantes :

6.3.1. - S.N.C.F.

- à compter du 1er janvier 1983 les coefficients de revalorisation des pensions proportionnelles, non péréquables fixés à l'article 5 du statut des retraités ont été relevés,
- à compter du 1er novembre 1983, un point d'indemnité de résidence a été intégré dans le traitement soumis à retenue pour la retraite,
- parmi les nombreuses propositions de modification du règlement de retraite qui avaient été soumises aux autorités de tutelle deux seulement ont pu être homologuées par décision du 2 juin 1983. Il s'agit du relèvement du minimum des pensions au coefficient 163 de la grille hiérarchique et du rétablissement de la possibilité de report de la part de pension de réversion d'un bénéficiaire décédé sur la part de celle du ou des autres bénéficiaires.
- Il a été demandé à l'entreprise de réexaminer ce dossier afin de dégager un nombre restreint de mesures hiérarchisées et peu coûteuses susceptibles d'être agréées par la tutelle.

6.3.2.- R.A.T.P.

- à compter du 1er novembre 1983, 0,8 point d'indemnité de résidence a été intégré dans la rémunération soumise à retenue pour la retraite,
- à compter du 1er juillet 1983 le temps du travail de nuit est pris en compte pour le calcul du montant de la pension,
- aucune des propositions de modifications du règlement de retraite formulées en 1982 n'a pu être homologuée en raison de la mise en oeuvre du programme d'action gouvernemental pour le rétablissement des équilibres de la France. Il a été demandé à la Régie de réexaminer ce dossier en vue de sélectionner un nombre limité de mesures susceptibles d'être agréées.

6.3.3.- C.A.M.R.

Ce régime spécial a requis l'attention des autorités de tutelle pendant toute l'année 1983. Il s'en est suivi plusieurs décisions.

Modification du système de révision des pensions par arrêté interministériel du 22 décembre 1983

Pour compter du 1er janvier 1984, les pensions CAMR seront révalorisées dans les mêmes conditions que celle du régime général, à savoir au 1er janvier et au 1er juillet, ces deux augmentations successives assurant un relèvement annuel

des pensions dans la limite du taux de progression des salaires prévu pour l'année considérée par le rapport annexé au projet de loi de finances. Le régime conserve toutefois une certaine spécificité dans la mesure où l'ajustement prévu au 1er janvier de l'année suivante se fera en fonction de l'évolution constatée du salaire moyen de la profession des transports considéré au cours de l'année précédente.

Le coefficient de majoration des pensions en 1983 a été, sur la base de la réglementation antérieure, fixé à 11,2 % contre 10,4 % pour le régime général de l'assurance vieillesse.

- Prorogation du mandat des membres du Conseil d'administration jusqu'au 31 décembre 1984 par décret du 17 novembre 1983.

Cette décision a été prise par les autorités de tutelle en vue de donner aux retraités de la caisse, par voie législative, le droit d'être électeurs et éligibles au conseil d'administration.

- Des moyens réglementaires ont été étudiés par les autorités de tutelle pour permettre le maintien de la caisse dans le système de la compensation démographique généralisée. S'ils n'aboutissent pas, il y aura retour à l'ancienne compensation spécifique entre le régime général et la CAMR.

6.3.4. - CARCEPT

- Un projet de décret en Conseil d'Etat a été mis au point modifiant le décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 (1). Il vise à :

. supprimer la disposition relative à la désignation des administrateurs de la caisse par le Ministre des transports en y substituant le principe de leur élection par les entreprises participantes et par les bénéficiaires,

. augmenter le nombre des membres du Conseil d'administration à l'occasion du renouvellement de 1984,

. assouplir l'une des conditions d'octroi du complément de pension prévu au titre II du décret : la durée d'occupation de l'emploi de conducteur ne serait plus de cinq années avant la retraite mais de cinq années au cours des quinze dernières années,

. adapter la rédaction de ce même titre II pour tenir compte de l'abaissement à 60 ans de l'âge de la retraite au taux plein moyennant 37,5 annuités d'assurance.

- L'arrêté approuvant le texte de la convention collective du 2 février 1982 portant notamment sur la définition des emplois ayant le caractère de roulant a été signé le 22 septembre 1983.

- La commission paritaire compétente pour modifier le titre I du décret du 3 octobre 1955 a adopté une nouvelle convention collective signée le 14 juin 1983. Cet accord, pris en application de l'ordonnance du 26 mars 1982 relative à l'abaissement de l'âge de la retraite dans le régime général, permet, notamment, aux salariés occupant des emplois sédentaires de bénéficier de la retraite complémentaire, sans abattement, dès l'âge de 60 ans. Il est à l'examen des administrations de tutelle.

(1) Ce projet est devenu le décret n° 84-264 du 9 avril 1984 (J.O. du 12 avril 1984).