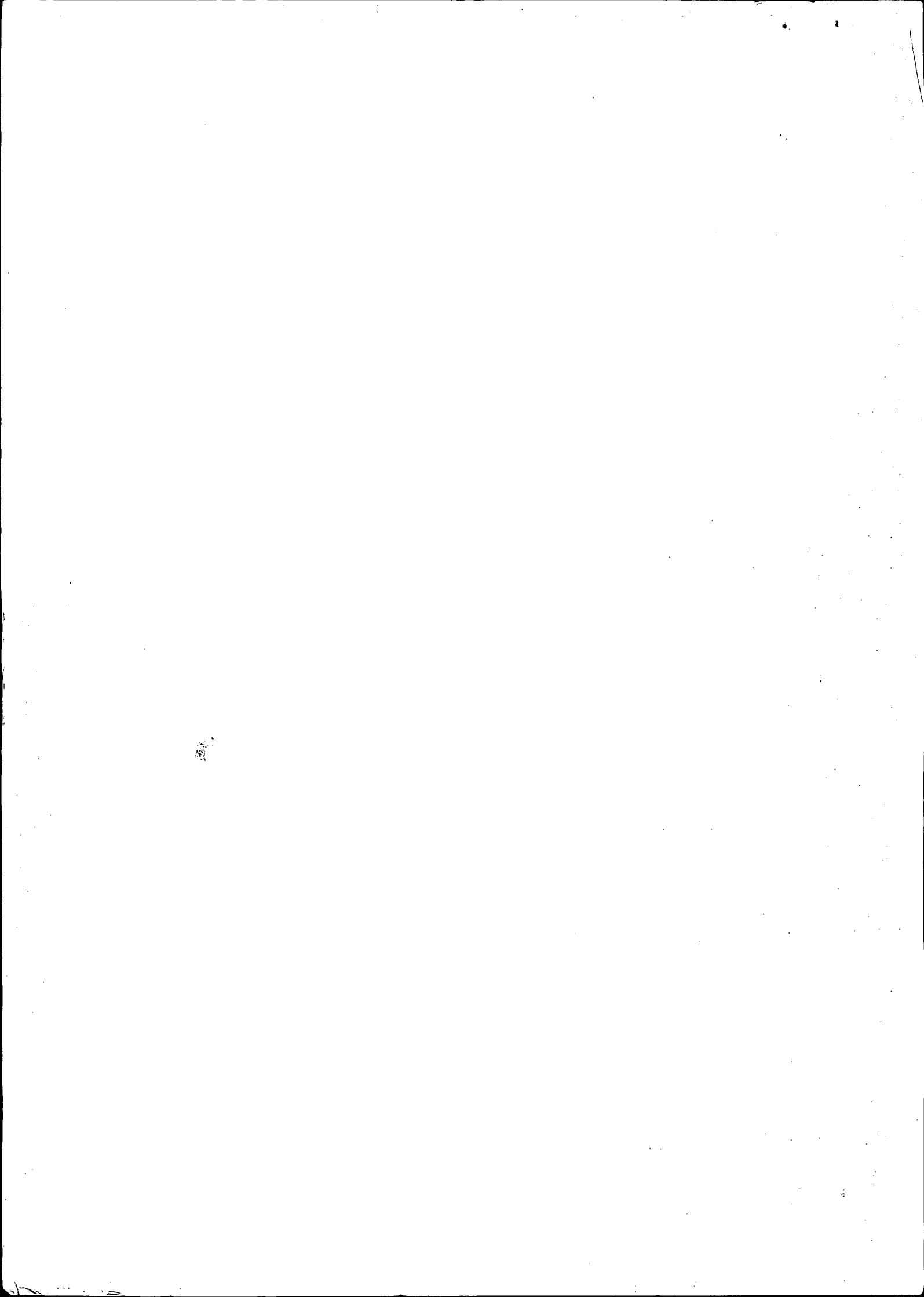


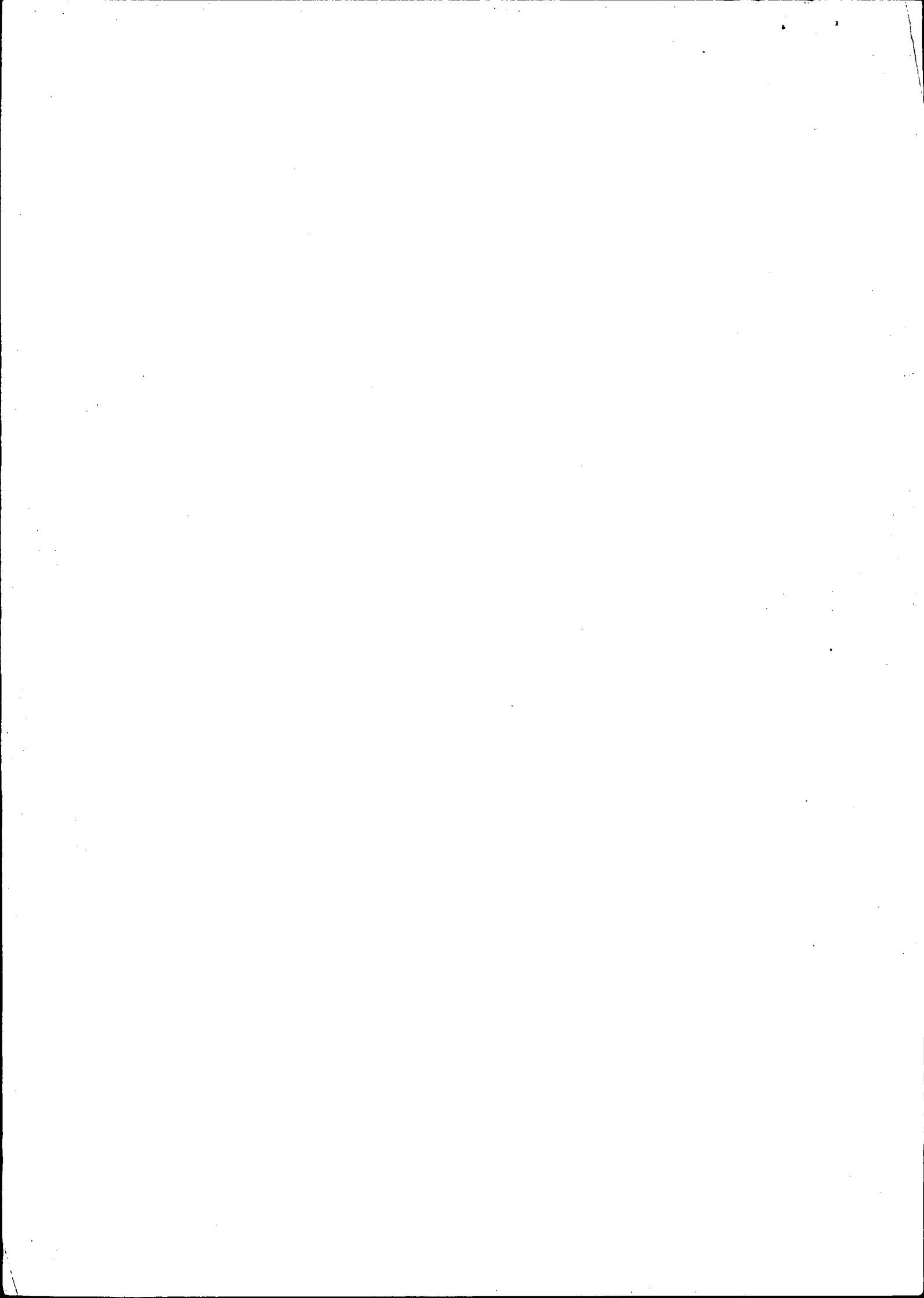
R A P P O R T
SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN D'OEUVRE
DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES
en
1 9 8 4 et 1 9 8 5



S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
1ère Partie - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1984 et 1985	4
1.1. - Dispositions législatives et réglementaires	4
1.2. - Principales dispositions conventionnelles	16
2ème Partie - Situation de l'emploi	20
2.1. - Transports routiers de marchandises et de voyageurs	20
2.2. - S.N.C.F.	23
2.3. - R.A.T.P. et transports de province	23
2.4. - Navigation fluviale	24
2.5. - Evolution de l'indice des effectifs salariés	24
2.6. - Défaillances d'entreprises	25
2.7. - Licenciements pour cause économique	25
2.8. - Chômage	25
3ème Partie - La formation professionnelle	30
3.1. - S.N.C.F.	30
3.2. - R.A.T.P.	33
3.3. - Transports urbains (hors R.A.T.P.)	36
3.4. - Transports routiers	37
3.5. - Navigation fluviale	41
4ème Partie - Les conditions de travail et la sécurité	
4.1. - La durée du travail	42
4.2. - Le contrôle et les sanctions	44
4.3. - Les accidents du travail	47
4.4. - Les accidents corporels de la circulation	50
4.5. - Comité d'hygiène et de sécurité	53
4.6. - Délégués du personnel - Comité d'entreprises - sections syndicales	53
4.7. - Mouvements de grève	55
5ème Partie - Les rémunérations	
5.1. - Evolution générale des prix et des salaires	56
5.2. - Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports	56
5.3. - Evolution des salaires réels à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.	56
5.4. - Rémunérations : calendrier, effets en niveau	57
6ème Partie - Régimes de retraite	58

TABLEAUX ANNEXES



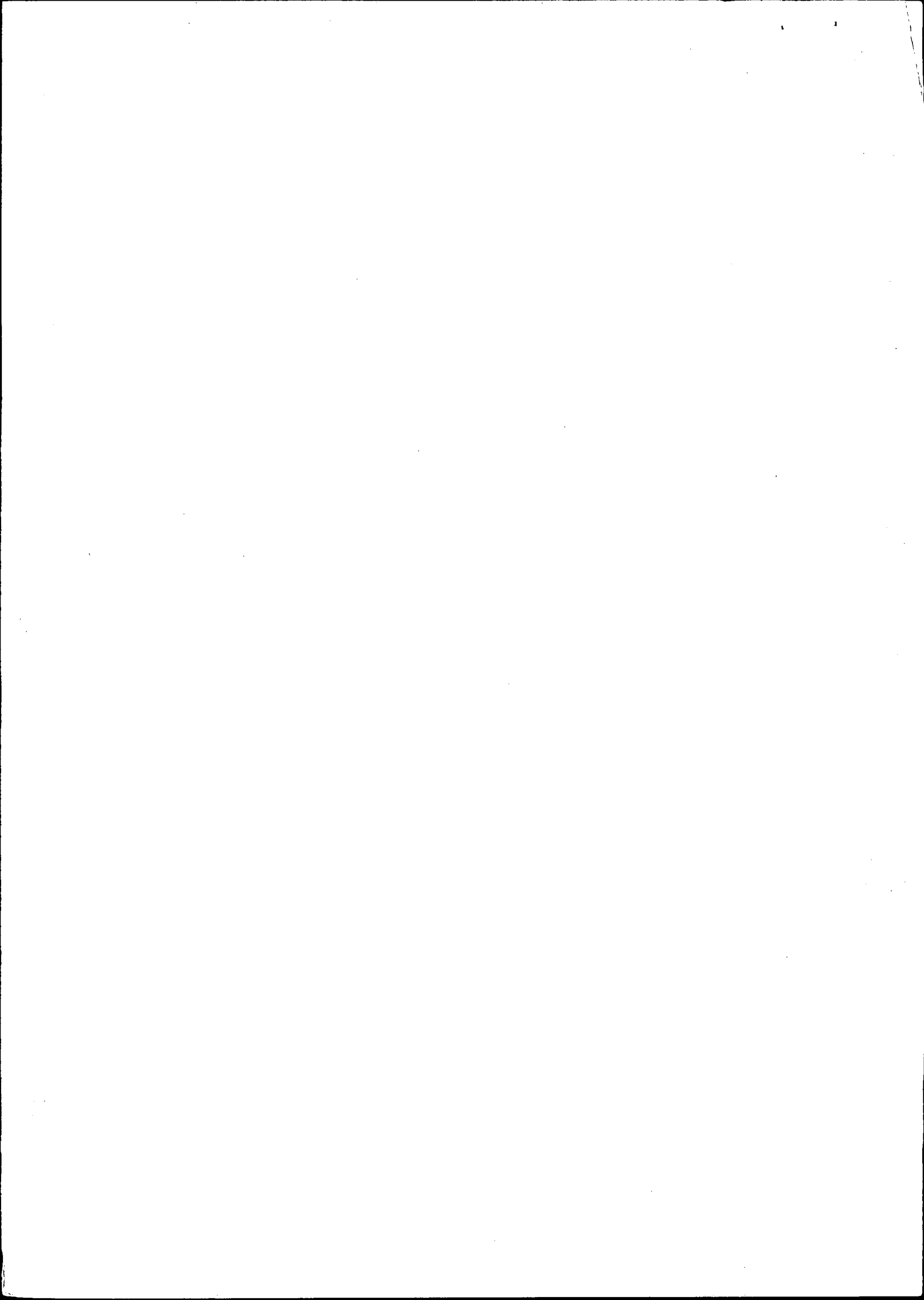
Le Décret n° 84-139 du 24 février 1984 qui a institué un Conseil national des transports en remplacement du Conseil supérieur des transports, a créé au sein du nouvel organisme, une **Commission sociale et de la sécurité**. Il a aussi prévu que cette commission élaborerait chaque année un bilan relatif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

Au cours de sa première réunion, la Commission sociale a souhaité reprendre l'élaboration du rapport que l'ancien Comité social des transports terrestres présentait chaque année et qui traitait de l'évolution de la situation de la main d'oeuvre dans les entreprises de transports terrestres.

Le présent rapport a pour objet de faire suite à cette demande. Il s'agit d'un document de synthèse délibéré entre partenaires sociaux et rassemblant les faits saillants relatifs à l'évolution de la situation dans les différents secteurs des transports terrestres pour les années 1984 et 1985.

Comme les précédents, ce 9ème rapport annuel a été conçu de manière aussi large que possible et comprend six parties relatives respectivement :

- aux principales dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles intervenues en 1984 et 1985,
- à la situation de l'emploi,
- à la formation professionnelle,
- aux conditions de travail et à la sécurité,
- aux rémunérations,
- aux régimes de retraite.



**lère partie : Principales dispositions législatives, réglementaires
et conventionnelles intervenues en 1984 et 1985**

1.1 DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES.

11.1 Dispositions de portée générale.

Comme les années précédentes, les années 1984 et 1985 ont vu paraître un grand nombre de textes. Ceux-ci sont pour l'essentiel des textes d'application des réformes des années précédentes.

111.1 Mesures relative au droit du travail.

111.11 L'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes.

Pris en application de la loi du 13 juillet 1983, un décret du 22 février 1984 met en place le conseil supérieur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes qui doit être consulté sur les projets de loi et de décrets ayant pour objet d'assurer l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes ainsi que sur les textes relatifs à des conditions de travail propres à l'un ou à l'autre sexe. Le Conseil Supérieur établit un rapport annuel d'activité qui est rendu public. Tous les deux ans, le ministre chargé des droits de la femme adresse au Conseil Supérieur un rapport sur le bilan des activités menées en matière d'égalité professionnelle par l'ANPE, l'AFPA, l'ANACT (agence Nationale pour l'amélioration des conditions de travail) et la négociation collective sur ce point. Au vu de ce rapport le Conseil Supérieur émet un avis rendu public.

Le Conseil Supérieur comprend les ministres chargés des Droits de la Femme, du Travail et de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, des représentants des administrations et organismes intéressés, ainsi que neuf représentants des salariés neuf représentants des employeurs, neuf personnalités choisies en raison de leur compétence, ces représentants étant nommés pour une durée de trois ans renouvelable.

111.12 L'aménagement du temps de travail.

La loi relative "à la négociation collective sur l'aménagement du temps de travail" a été publiée au journal officiel du 11 mars 1986.

La loi permet :

- une modulation des horaires hebdomadaires de travail -stipulée par accord de branche étendu- jusqu'à 41 ou 44 heures sans majoration ni repos compensateurs des heures ainsi effectuées au-delà de 39 heures à condition que la durée hebdomadaire n'exède pas sur l'année 38 h ou 37 h 30 par semaine travaillée,

- le remplacement du paiement des heures supplémentaires -également stipulé par accord de branche étendu- par un repos compensateur d'une durée équivalente, c'est-à-dire 125 % pour les huit premières heures et 150 % pour les heures suivantes,

- la limitation à certains cas précisés par la loi (cause accidentelle, force majeure et "ponts") du recours à la récupération des heures collectivement perdues. Cette disposition a pour objet d'aller à l'encontre de la jurisprudence de la Cour de cassation qui considérait que pouvaient donner lieu à récupération les heures perdues à la suite "d'une baisse cyclique et renouvelée chaque année à la même période de l'activité liée à la nature du produit, et non aux aléas de la conjoncture économique".

La mise en application de ces dispositions est liée à l'ouverture de négociations de branches. Par ailleurs la loi prévoit expressément que les conventions et accords collectifs conclus en application des dispositions antérieures de l'article L.212-8 du Code du travail -accords de branches étendus ou accords d'entreprise ou d'établissement- ne sont pas remis en cause par les nouvelles dispositions.

111.2 Mesures concernant la formation professionnelle.

111.21 La réforme de la formation professionnelle continue.

La loi n° 84-130 du 24 février 1984 modifie substantiellement les modalités de la formation professionnelle continue.

. Les conditions de rémunération du congé de formation demandé par le salarié sont transformées. Le mécanisme antérieur prévoyait une double intervention celle de l'employeur dans un premier temps, celle de l'Etat ensuite. Désormais l'employeur étant tenu d'affecter une partie de sa participation obligatoire au financement spécifique du congé individuel de formation il suffit au salarié d'obtenir l'accord de l'organisme paritaire collecteur de cette part de la participation pour être assuré d'une rémunération. Tous les salariés peuvent bénéficier de cette procédure même s'ils appartiennent à une entreprise de moins de 10 salariés qui n'est pas assujettie à l'obligation de participer. C'est l'ouverture effective du congé de formation aux 2,7 millions de salariés des petites entreprises qui jusqu'alors n'en bénéficiaient pas.

En application de cette loi a été créé un organisme paritaire dans les transports routiers (FONGECIF-transports) et pour la R.A.T.P. et la S.N.C.F. deux associations de gestion (AGECIF).

. La concertation dans l'entreprise est renforcée : le pouvoir consultatif du comité d'entreprise sur la politique de formation est précisé tandis qu'est instituée une obligation de négocier sur les objectifs et les moyens de la formation professionnelle dans la branche et, à défaut d'accord, dans l'entreprise.

. Il est proposé aux jeunes de 18 à 25 ans, des formations en alternance sous forme de contrats de travail de qualification, de contrats de travail d'adaptation ou de stages d'initiation destinés à faciliter l'insertion ou l'orientation professionnelle.

111.22 L'insertion professionnelle dans l'entreprise.

. Un décret du 7 juin 1985 a permis aux entreprises de conclure des contrats à durée déterminée pour embaucher des jeunes demandeurs d'emploi confrontés à des difficultés particulières d'insertions sociale et professionnelle reconnues par l'autorité administrative signataire de la convention avec l'entreprise.

. La loi du 5 août 1985 prévoit que des conventions de conversion peuvent être conclues entre l'Etat et les entreprises en vue de faire bénéficier leurs salariés frappés par un licenciement économique d'allocation de conversion versée au cours d'un congé permettant d'assurer leur reclassement et pendant lequel le contrat de travail est suspendu. Pendant la durée de son congé le salarié continue à bénéficier de sa couverture sociale.

111.3 Mesures concernant le fonctionnement des entreprises

111.31 L'aide à la création d'entreprises.

Alors que la loi du 3 janvier 1984 avait institué le congé pour création d'entreprise qui a été analysé dans le précédent rapport deux nouvelles mesures relèvent de cette rubrique.

. L'aide aux chômeurs créant une entreprise.

Une ordonnance du 21 mars 1984 dispose que les intéressés bénéficient d'une aide de l'Etat pendant une durée déterminée dont le montant varie en fonction du temps d'inscription comme demandeur d'emploi et des références de travail antérieures. En cas de réinscription comme demandeur d'emploi les droits à indemnisation restant à couvrir sont affectés en tout en partie au remboursement de l'aide.

. Création du livret d'épargne-entreprise.

La loi du 8 juillet 1984 a institué le livret d'épargne-entreprise. Analogue au plan d'épargne logement dans son mécanisme il est constitué par une période d'épargne de deux ans au moins, peu rémunérée mais qui donne droit, sous réserve de l'accord de la banque prêteuse, à un prêt à bas taux d'intérêt dont le montant est lié à celui de l'épargne précédente. Le prêt doit être destiné à constituer le capital d'une société nouvelle ou à une autre forme d'apport dans une entreprise nouvelle ou à la reprise sous quelque forme que ce soit d'une entreprise.

111.32 La démocratisation du secteur public.

En raison de l'annulation par le Conseil Constitutionnel de certaines dispositions de la loi de démocratisation du 26 juillet 1983 une nouvelle intervention du législateur s'est avérée nécessaire. Toutefois la loi du 16 février 1984 ne tire pas seulement les conséquences de la décision du Conseil constitutionnel elle apporte aussi quelques modifications complémentaires. Elle détermine le nombre des représentants des salariés au conseil des établissements publics de l'Etat et des entreprises de premier rang ayant employé en moyenne moins de 200 salariés au cours des 24 derniers mois et ne détenant aucune filiale.

Elle fixe pas ailleurs le mode de désignation des représentants des actionnaires autres que l'Etat dans les établissements publics et les entreprises de premier rang de 200 salariés et plus et ne détenant aucune filiale.

Le nombre des représentants des salariés au conseil des filiales et des codétenues de 200 à 300 salariés est porté à 3 au lieu de 2. Cette mesure est particulièrement importante puisqu'il existe 320 filiales de moins de 1000 salariés totalisant ensemble 149.000 salariés.

111.33 La réforme du droit des entreprises en difficulté.

A la suite de la loi n°84-148 des 1er mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises la loi n°85-98 du 25 janvier 1985 institue une nouvelle procédure de redressement judiciaire. Un certain nombre des dispositions de ces textes témoigne de la volonté de prendre en compte les impératifs sociaux dans les moments difficiles de la vie de l'entreprise.

On peut citer à cet égard :

. les dispositions associant les institutions représentatives du personnel aux différents stades de la procédure. C'est ainsi que le redressement judiciaire n'est plus seulement la traduction d'un conflit entre l'intérêt des créanciers et celui du débiteur mais tend à devenir le moment où des intérêts collectifs éventuellement contradictoires s'expriment. L'objectif est de permettre la sauvegarde de l'entreprise et le maintien de l'emploi.

D'une façon générale et alors même que l'entreprise n'est pas en difficulté, la loi du 1er mars 1984 élargit le contenu de l'information comptable du comité d'entreprise en imposant la communication de nouveaux documents. Il s'agit d'une part de documents prévisionnels dans la mesure où l'entreprise est tenue de les établir, d'autre part d'informations rétrospectives annexées au bilan.

Par ailleurs la loi de 1984 donne au comité d'entreprise la possibilité de demander au tribunal de commerce la désignation d'un ou plusieurs experts chargé de présenter un rapport sur une ou plusieurs opérations de gestion.

Des moyens nouveaux de contrôle sur les commissaires aux comptes sont donnés aux comités d'entreprise.

1) Le comité d'entreprise peut, dans certaines conditions demander la récusation au tribunal de commerce d'un commissaire aux comptes.

2) Il peut également, en cas de faute ou d'empêchement d'un commissaire aux comptes demander au tribunal de le relever de ses fonctions et de le remplacer par son suppléant.

En outre lorsque le comité d'entreprise "a connaissance de faits de nature à affecter de manière préoccupante la situation économique de l'entreprise" une procédure d'alerte interne a été instituée qui permet d'attirer solennellement l'attention des organes dirigeants de l'entreprise.

La loi du 25 janvier 1985 accroît les pouvoirs des représentants du personnel dans les procédures de redressement et de liquidation judiciaire ; la loi institue même, pour les besoins de la procédure, un nouveau représentant du personnel, intitulé "représentant des salariés".

. Le recouvrement des créances salariales en cas de redressement ou de liquidation judiciaire (loi du 25 janvier 1985).

Les salariés n'ont plus à produire leur créance. Le relevé des créances résultant d'un contrat de travail est effectué par le représentant des créanciers sous le contrôle du représentant des salariés. En cas de contestation le salarié peut saisir le

conseil des prud'hommes qui statue alors directement en formation de jugement sans le préalable d'une conciliation. Enfin la garantie de l'Association pour la gestion des régimes d'assurance des créances de salariés (AGS) est étendue à certaines créances nées après le jugement d'ouverture de la procédure.

111.34 Les fonds salariaux.

Des décrets de décembre 1984 ont fixé les modalités d'application de l'article de la loi de finances pour 1984 qui créait cette institution.

Le pouvoir réglementaire n'a pas indiqué que le versement des salariés devait être facultatif. Dans ces conditions pour les salariés qui relèvent d'une convention ou d'un accord collectif prévoyant la création de fonds salariaux il s'agit d'un véritable salaire différé.

Le choix entre les types de placement est large et il appartient aux partenaires sociaux réunis au sein d'un comité paritaire de définir l'orientation des fonds et de suivre les opérations. Les salariés sont informés au moins une fois par an du montant de leurs droits ainsi que des dates auxquelles ils peuvent en demander la liquidation.

111.35 Les institutions représentatives du personnel.

Un décret du 2 novembre 1984 fixe les modalités du congé de formation des représentants du personnel aux comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT).

- . le congé de formation doit être pris en une fois,
- . la demande doit être présentée au moins 30 jours avant le début du stage,
- . Les modalités de rémunération des organismes de formation qui sont pris en charge par l'employeur sont précisées.

111.36 Le droit d'expression des salariés.

La loi du 3 janvier 1986 a modifié sur quatre points les modalités d'exercice du droit d'expression des salariés institué par la loi du 4 août 1982.

. Le contenu du dispositif est élargi à l'amélioration de l'organisation de l'activité et de la qualité de la production.

. L'obligation de négocier les modalités d'exercice du droit d'expression est étendue à toutes les entreprises disposant d'au moins un délégué syndical.

. En l'absence d'accord dans l'entreprise la négociation doit être engagée chaque année. Si un accord existe, l'employeur devra, au moins tous les trois ans provoquer une réunion avec les organisations syndicales pour sa renégociation.

. En ce qui concerne le personnel d'encadrement les accords devront comporter des dispositions relatives aux conditions spécifiques d'exercice du droit d'expression.

111.37 Le règlement des conflits collectifs du travail.

Un décret du 22 janvier 1985 a fixé les règles de compétence, de composition et de fonctionnement des commissions de conciliation.

111.38 Les groupements d'employeurs.

La loi du 25 juillet 1985 a institué une nouvelle catégorie d'employeurs : le groupement d'employeurs. Il s'agit d'un dispositif original qui a pour objectif de permettre le regroupement des petites entreprises en vue de favoriser l'embauche.

Les petits employeurs (moins de 11 salariés) peuvent se constituer en association de la loi de 1901 afin d'embaucher un ou plusieurs salariés qui seront ensuite mis à leur disposition. Les groupements, pourront librement se constituer dans le champ d'application d'une convention collective ou en prévoyant la convention applicable si les membres relèvent de conventions différentes. Le groupement ne peut fonctionner qu'après agrément administratif.

111.39 La négociation collective : les accords de regroupements

L'article L.132-30 du Code du Travail issu de la loi du 13 novembre 1982 prévoyait la possibilité pour les entreprises occupant moins de 11 salariés de se regrouper pour négocier des accords collectifs de travail.

Aux termes de la loi du 25 juillet 1985 ces accords peuvent désormais regrouper au plan local ou départemental, professionnel ou interprofessionnel les entreprises occupant jusqu'à 49 salariés. Par ailleurs, ces accords peuvent prévoir des modalités particulières de représentation du personnel.

111.4 Le nouveau Code de la sécurité sociale.

En février 1984 à l'initiative du Ministère des Affaires Sociales, une commission a été créée en vue de réformer le code de la Sécurité Sociale. Cette commission a recueilli l'avis des partenaires sociaux et des instances concernées et ses travaux ont abouti à la publication, en annexe au Journal Officiel du 24 décembre 1985, des deux fascicules du nouveau code.

Cette refonte sans entrainer de modification des textes au fond avait plusieurs objectifs :

. intégrer au Code des textes législatifs essentiels qui n'y figurait pas ;

. créer une partie réglementaire à partir des règlements d'Administration publique, Décrets en Conseil d'Etat, Décrets simples concernant le régime général, les régimes particuliers et spéciaux et le régime des travailleurs indépendants ;

. éliminer du Code tous les articles devenus sans objet du fait des modifications successives intervenues depuis la première codification en 1956.

11.2 Dispositions spécifiques au domaine des transports

112.1 Le repos hebdomadaire des personnels des entreprises de navigation intérieure

Le repos hebdomadaire du personnel des entreprises de navigation intérieure est actuellement régi par les dispositions de l'ordonnance n°82.41 codifiées sous l'article L.221-1 du Code du Travail et du décret n°84.359 du 7 mai 1984, codifiées sous les articles R.221-18 à 22 du même code.

L'ordonnance n°82.41 a étendu au personnel des entreprises de navigation intérieure le bénéfice du repos hebdomadaire dont ces salariés étaient jusqu'alors exclus, selon des conditions précisées par le décret ci-dessus visé, afin de tenir compte des spécificités de cette profession.

Il est cependant à noter qu'un accord collectif du 27 septembre 1977 avait déjà reconnu ce droit mais aux seuls salariés de la flotte classique.

112.2 La formation professionnelle maritime

Décrets n°85.378 du 27/3/85 J.O. du 30

- pour mémoire.

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

La taxe parafiscale destinée au financement de la formation professionnelle dans les transports a été instituée en 1963. Il s'agit d'une taxe additionnelle au droit de timbre des cartes grises des véhicules utilitaires de plus de 3,5 tonnes. L'affectataire en est l'AFT (qui en reverse une partie à PROMOTRANS).

Les textes fixant pour 5 ans les montants de cette taxe arrivaient à expiration le 31 décembre 1985. Un décret en date du 31 décembre 1985 a renouvelé la taxe pour 5 ans et fixé ses nouveaux plafonds. Par ailleurs, un arrêté du même jour a fixé les montants de la taxe pour l'année 1986.

La reconduction de cette taxe et l'augmentation des taux ont pour objet de permettre :

- la poursuite et le développement des actions de formation professionnelle menées antérieurement et dont l'intérêt est confirmé.

- une véritable amélioration de la formation dans les transports avec la poursuite de deux objectifs principaux : professionnalisation du métier de conducteur routier et modernisation des entreprises de transport.

112.4 L'accès à la direction des entreprises de transport

Les décrets d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs prévoit que l'inscription au registre des entreprises est subordonnée à des conditions de capacité professionnelle. Il est justifié de cette capacité par une attestation dont doit être titulaire le dirigeant. L'attestation est délivrée soit aux personnes titulaires de certains diplômes d'enseignement supérieur technique ou technologique, soit aux personnes qui ont satisfait aux épreuves d'un examen, soit aux personnes qui justifient d'une certaine expérience professionnelle et qui ont satisfait aux épreuves d'un examen.

Un arrêté doit préciser les modalités d'application de ces dispositions.

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

Cette réglementation qui date de 1969 a été récemment modifiée. Deux nouveaux règlements (N°3820/85 et n°3821/85) ont été adoptés par le Conseil des Communautés Européennes le 20 décembre 1985. Entrant en vigueur le 29 septembre 1986, ils se substitueront à cette date aux règlements CEE n°543/69 et n°1463/70.

. L'intention du Conseil des ministres des communautés a été d'assouplir et de simplifier la réglementation existante, tout en préservant et même améliorant les objectifs initiaux de celle-ci, à savoir :

- harmonisation des conditions de concurrence entre entreprises
- amélioration de la sécurité routière
- promotion des conditions de travail des conducteurs

Pour contribuer à une application plus efficace de cette réglementation, il était en effet nécessaire de rendre certaines dispositions plus réalistes et moins rigides, c'est-à-dire mieux adaptées aux conditions actuelles du transport routier. Il faut espérer que le nouveau règlement, qui résulte de longues et laborieuses négociations ayant abouti à un compromis acceptable par tous les Etats-membres, répondra à cette attente.

. Les principales modifications :

Elles portent sur le champ d'application, sur les normes de repos et de conduite et sur certaines définitions importantes.

Le tableau ci-après fournit une comparaison des situations actuelles et futures.

TABLEAU COMPARÉ DES SITUATIONS ACTUELLE ET FUTURE

Normes maximales ou minimales	Règlement C.E.E. du 25 mars 1969	Règlement C.E.E. révisé
Conduite journalière : <ul style="list-style-type: none"> • véhicules longs et lourds (PMA > 20 t) ... • autres véhicules 	<p style="text-align: center;">8 h</p> 8 h avec dérogation à 9 h x deux fois par semaine	<i>Toutes catégories de véhicules :</i> 9 h portées à 10 h x deux fois par semaine
Conduite hebdomadaire moyenne : <ul style="list-style-type: none"> • par semaine • sur deux semaines consécutives 	<p style="text-align: center;">48 h</p> <p style="text-align: center;">92 h</p>	Limitation reprise sous une forme différente autorisant en fait 56 h de conduite hebdomadaire en six périodes ou six jours maximum 90 h
Conduite continue :	4 h	4 h 30
Pauses : <ul style="list-style-type: none"> • véhicules longs et lourds (PMA > 20 t) ... • véhicules légers 	<p style="text-align: center;">60 min (2 x 30)</p> 30 min (ou 2 fois 20 min ou 3 fois 15 min)	<i>Toutes catégories de véhicules :</i> — 45 min — ou 30 min + 15 min — ou 3 x 15 min Constituent des interruptions les temps d'attente et ceux non consacrés à la conduite, passés dans un véhicule en marche, un ferry-boat ou un train
Repos journalier simple équipage : <ul style="list-style-type: none"> • <i>Marchandises :</i> <ul style="list-style-type: none"> • norme • réduction : au domicile • réduction : hors domicile • <i>Voyageurs :</i> <ul style="list-style-type: none"> • norme • réduction • Fractionnement (<i>marchandises et voyageurs</i>) 	<p style="text-align: center;">11 h</p> <p style="text-align: center;">2 x 9 h</p> <p style="text-align: center;">2 x 8 h</p> 10 h consécutives ou 11 h consécutives pouvant être réduites à 10 h et 9 h consécutives deux fois par semaine, sous réserve de coupures de 4 h continues ou deux fois x 2 h <p style="text-align: center;">Impossible</p>	<i>Marchandises et voyageurs :</i> <p style="text-align: center;">11 h</p> 9 h consécutives x trois fois par semaine, avec compensation avant la fin de la semaine suivante Possible. Le repos est porté à 12 h en cas de fractionnement en deux ou trois périodes, dont une de 8 h consécutives. Prise du repos dans le véhicule en couchette ou à l'arrêt
Repos journalier double équipage :	Véhicule avec couchette : 8 h par période de 30 h (véhicule arrêté) Véhicule sans couchette : 10 h par période de 27 h	8 h consécutives par période de 30 h
Repos hebdomadaire : <ul style="list-style-type: none"> • norme • réduction • avec compensation 	<p>29 h + un repos journalier</p> <p>24 h</p> <p>Dans la même semaine</p>	45 h consécutives, y compris le repos journalier 36 h consécutives au domicile du conducteur (ou point d'attache du véhicule) 24 h consécutives hors domicile (ou point d'attache du véhicule) En « bloc » avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée Prise du repos dans le véhicule - en couchette et à l'arrêt <i>Transports internationaux de voyageurs :</i> La période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du 12 ^e jour et rattachée au repos de la deuxième semaine

112.6 La durée du travail à la SNCF

La durée du travail des agents de la SNCF résulte des dispositions de l'arrêté du 8 août 1979. Ce texte pris en application de la loi du 3 octobre 1940 (et non de la loi du 21 juin 1936) présente la particularité de fixer une durée annuelle. La durée hebdomadaire moyenne est actuellement de 39 h. Elle est de 35 h depuis le service d'été 1984 pour les agents travaillant en équipes successives, selon un cycle continu. Par assimilation, la durée du travail des personnels roulants est également de 35 h en moyenne par semaine.

112.7 Le travail à temps partiel et les horaires individualisés, à la SNCF

. Le travail à temps partiel à la SNCF.

La SNCF a été autorisée à pratiquer les horaires à temps partiel par décision du 28 octobre 1985.

Les modalités d'application sont précisées dans un Règlement interne en date du 15 novembre 1985.

. Les horaires individualisés

Prévu quant au principe par l'article 24 § 4 de l'arrêté du 8 août 1979, portant réglementation du travail du personnel de la SNCF, les horaires individualisés ont été autorisés pour l'ensemble de la SNCF par décision du 17 octobre 1984.

Ces horaires peuvent être adoptés dans les services où la nature des tâches le permet - sous réserve de la demande expresse du personnel concerné et de l'avis favorable du comité d'entreprise. L'inspecteur du Travail doit en être informé.

Ils ne doivent pas conduire au dépassement de l'amplitude réglementaire.

112.8 Les conditions d'attribution de la médaille d'honneur des chemins de fer.

Le décret n° 84-460 du 15 juin 1984 modifie certaines conditions d'attributions de la médaille d'honneur des chemins de fer. En particulier l'échelon Or est ramené de 40 à 38 ans.

112.9 Les régimes de retraite de la SNCF et de la RATP

Quelques modifications ont été apportées :

a) à la SNCF

- jusqu'alors les agents qui avaient accompli leurs obligations militaires à l'époque des événements d'Algérie dans une autre classe d'âge que la leur, soit à la suite d'un devancement d'appel, soit en tant que sursitaire avait la durée de leur service militaire validée pour la retraite dans la limite de la durée légale fixée par leur classe d'âge. Désormais pour les cheminots qui ont accompli leurs obligations militaires à l'époque des événements d'Algérie la totalité des périodes passées sous les drapeaux est prise en compte.

- les périodes passées en congé individuel de formation de celles effectuées à temps partiel sont validées au titre de la retraite.

Les mesures ont fait l'objet d'une décision unique en date du 30 octobre 1985.

b) à la RATP

- la mise en conformité du règlement des retraites de la régie avec la loi du 13 juillet 1982 relative aux prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage (décision ministérielle du 28 mars 1985).

- la prise en compte comme services effectués par la constitution du droit à la retraite et dans la liquidation de la pension, du temps passé en disponibilité pour allaitement artificiel, sous réserve que le bénéficiaire effectue pendant la durée de son absence, le versement des retenues qu'il aurait subit sur son traitement s'il n'avait pas été dans cette position (décision ministérielle du 8 novembre 1985).

112.10 Caisse Autonome de Retraites des Agents des Chemins de Fer Secondaires d'Intérêt Général des Chemins de Fer d'Intérêt Local et des Tramways (CAMR).

D'importantes mesures relatives au fonctionnement et au financement de la caisse ont été prévus au cours des années 1984-1985.

a) en matière de financement

- rétablissement du système de compensation démographique bilatérale avec le régime général (arrêté du 26 octobre 1984)

b) Mesures d'ordre ministériel

- mise en place de mesures permettant le renouvellement du conseil d'Administration de la caisse avec extension du droit de vote et d'éligibilité aux retraités et aux titulaires de pension de réversion (décret n°85.45 du 11 janvier 1985).

- élection au conseil d'Administration du 15 avril 1985. Elles sont déroulées par correspondance. Le nouveau conseil est élu pour six ans.

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

a) Un décret n°84.264 au 9 avril 1984 a modifié le décret n°55.1297 du 3 octobre 1955 fixant les conditions de fonctionnement du régime complémentaire géré par la CARCEPT.

La réforme a eu pour objet :

- de modifier la composition du conseil d'Administration de la Caisse. Le nombre d'administrateurs a été porté de 16 à 22 ;

- de reconsidérer le mode de désignation des administrateurs du conseil d'administration. Le décret prévoit en effet que lors du renouvellement du conseil, qui doit avoir lieu en 1988, les membres du conseil d'administration devraient être élus au lieu d'être nommés par le Ministre des transports ;

- d'assouplir les modalités d'octroi du complément de pension (prévu au titre II du dit décret) accordé aux conducteurs de véhicules affectés au transport public de voyageurs ou de marchandises ne remplissant pas, à partir de 60 ans, les conditions requises pour bénéficier d'une pension au taux plein du régime général de la Sécurité Sociale.

b) Par arrêté interministériel en date du 28 novembre 1985 ont été approuvées les dispositions de la Convention Collective du 14 juin 1983 et de son avenant du 25 janvier 1984 conclus en vue de modifier, conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 14 septembre 1954, le régime complémentaire institué par ce dernier texte. Cette Convention et son avenant transposent, dans le régime de retraite complémentaire géré par la CARCEPT, les dispositions de l'accord national du 4 février 1983. Cet accord avait pour objet de définir les conditions dans lesquelles devaient être adaptées, à compter du 1er avril 1983, dans les régimes de retraites complémentaires relevant de l'AGIRC et de l'ARRCO, les dispositions de l'ordonnance du 28 mars 1982 relative à l'abaissement de l'âge de la retraite.

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

Le titre III de la loi du 4 décembre 1985 complète le système ancien des pensions garanties par l'Etat (obligation qui lui est faite par la loi de garantir le paiement des droits acquis par ses nationaux dans les régimes spéciaux de retraites d'Afrique du Nord), en ce sens qu'il permet :

- aux bénéficiaires de ces pensions qui ne pouvaient, autrefois faire liquider leurs droits que sur la base du régime spécial auquel ils étaient affiliés en AFN, de faire un choix entre ce régime et celui de l'entreprise métropolitaine correspondante au cas où ce dernier leur serait plus favorable. Cette mesure concerne aussi bien les retraités et leurs ayants-droit que les agents intégrés dans les entreprises du secteur public métropolitain encore en activité. Les règlements métropolitains sont applicables aux intéressés dans les mêmes conditions qu'aux tributaires directs du régime concerné (article 8). Les retraités du secteur des transports d'AFN et les agents de ce même secteur intégrés à la SNCF et à la RATP sont tout particulièrement concernés par cette disposition.

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

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

- de réparer les préjudices subis par des agents des sociétés, organismes et offices publics d'AFN et de métropole, sanctionnés (radiation des cadres, exclusion, éloignement du service, démission forcée), en raison des événements d'Afrique du Nord ; il s'agit de l'extension auxdits agents des dispositions de la loi du 3 décembre 1982 pour les anciens fonctionnaires, etc...

- et enfin d'étendre, pour les conséquences en matière de retraites, aux agents des mêmes sociétés ayant occupé un emploi complet en Algérie les dispositions de l'article 9 de la loi sus-visée du 3 décembre 1982 (bénéfice des dispositions de l'ordonnance du 5 juin 1945 - préjudices subis du fait de la dernière guerre).

1.2 DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

12.1 Dispositions de portée générale

121.1 L'accord sur l'assurance chômage (cf. également ci-après 2.7.)

Le patronat et quatre organisations syndicales sont parvenues le 28 octobre 1985 à un accord en vue d'apurer le passif du système d'assurance chômage (UNEDIC) et d'assurer l'équilibre financier de la nouvelle convention entrée en vigueur le 1er avril 1986.

Les mesures décidées se traduisent par une hausse immédiate de 0,38 % de la cotisation d'assurance chômage répartie à égalité entre les employeurs et les salariés et par une légère réduction des allocations.

12.2 Dispositions conventionnelles spécifiques au domaine des transports

122.1 L'accord sur les institutions représentatives du personnel à la SNCF

La loi d'orientation des transports intérieurs a prévu l'application à la SNCF du droit commun des institutions représentatives du personnel.

Faute d'accord entre les partenaires sociaux le directeur du travail (transports) d'Ile de France avait fixé à 327 le nombre d'établissements distincts de l'établissement public.

A la suite de l'annulation de cette décision par le Conseil d'Etat le 7 juin 1985 un accord est intervenu entre les partenaires sociaux le 19 juillet 1985 sur la base de 35 établissements distincts. Les élections ont eu lieu le 19 octobre 1985.

Le 19 juillet 1985 un autre accord a été conclu afin qu'un Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail soit constitué dans tout établissement ayant un effectif au moins égal à 300 agents.

Enfin un accord sur les délégués du personnel a été conclu le 12 décembre 1985.

122.2 Le transfert des oeuvres sociales de la SNCF aux comités d'établissement

En raison de la mise en place des comités d'établissement à la SNCF, il était nécessaire de transférer à ceux-ci les activités sociales jusqu'ici directement gérées par l'entreprise.

Les difficultés rencontrées pour effectuer ce transfert, ont conduit l'Administration, à prêter son concours aux partenaires sociaux sous la forme d'une commission composée en majorité de fonctionnaires et présidée par un conseiller maître à la Cour des comptes. Les travaux de cette commission ont permis de formuler des propositions de solution qui ont été entérinées par un protocole d'accord du 18 novembre 1985 qui fixe notamment :

- la nature des activités transférées et leur mode de fonctionnement.
- de devenir du patrimoine immobilier
- la situation particulière des cantines
- la contribution financière de la SNCF
- la situation du personnel des services sociaux
- la situation des groupements et associations d'agents.

122.3 La Restauration ferroviaire.

Les négociations en vue de l'élaboration d'une Convention Collective Nationale régissant le personnel de la restauration ferroviaire et des places couchées ont débuté en octobre 1981.

Il est apparu aussitôt que les partenaires sociaux étaient divisés quant aux principes à retenir pour l'élaboration de ce texte.

- les organisations syndicales désiraient l'adoption intégrale de la Convention de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits ;

- les sociétés d'exploitation voyaient dans le futur texte une plate-forme applicable dans toutes les exploitations, mais susceptibles d'améliorations locales

Après de nombreuses discussions et de fréquents reports de date, la Convention a été signée le 4 septembre 1984 par le groupement des employeurs de la restauration ferroviaire et par les représentants des syndicats de salariés.

Par avenant de même date ont été précisées les modalités de maintien des avantages acquis aux agents de la C.I.W.L.T. en cas de transfert à une autre entreprise.

Cette convention a été étendue par arrêté du 22 février 1985.

122.4 Les transports de fonds

Des négociations ont abouti, le 4 décembre 1985, à la signature dans le cadre de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers et activités auxiliaires de transport, d'un protocole d'accord pour le personnel exerçant une activité de transport de fonds, entre l'U.F.T. d'une part et les représentants des salariés d'autre part.

Cet accord contient des dispositifs applicables aux seuls convoyeurs : port d'armes, arrêt de travail, inaptitude à l'emploi...., formation professionnelle, une nomenclature et une définition d'emplois ainsi que les coefficients et salaires minimaux professionnels garantis.

Ces dispositions ont pris effet le 1er janvier 1986 et leur extension est en cours de réalisation.

122.5 L'Accord National sur la formation professionnelle et l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport

L'accord national sur la formation professionnelle et l'emploi dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport du 5 février 1985, étendu par arrêté du 12 août 1985 et signé par l'ensemble des partenaires sociaux tend à favoriser l'insertion professionnelle des jeunes. Il prévoit :

1. une priorité d'embauchage après une formation initiale préparant à un métier du transport routier.

2. des contrats d'apprentissage pour la préparation aux quatre CAP du transport, et dont les entreprises s'engagent à favoriser la signature.

La rémunération des apprentis est portée, quel que soit l'âge, à 25 % du SMIC (1er semestre), 40 % (2ème semestre), 55 % (3ème semestre), et 70 % (4ème semestre).

3. le développement des formations en alternance selon les trois formules :

- contrats d'initiation à la vie professionnelle
- contrats d'adaptation à un emploi ou un type d'emploi
- contrats de qualification

Cet accord fixe les conditions dans lesquelles les entreprises doivent utiliser leurs contributions financières (0,1 % taxe d'apprentissage, 0,2 % formation continue) à la formation par alternance, à savoir versement obligatoire à des organismes collecteurs : les associations professionnelles de formation dans les transports.

122.6 L'institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite

Par accord du 24 septembre 1980, les partenaires sociaux de la profession des transports routiers ont prévu une garantie spécifique pour les chauffeurs perdant, pour raisons médicales, leur emploi de conduite. Pour la mise en oeuvre de ce régime, ils ont constitué une institution de prévoyance : l'Institution de Prévoyance d'Inaptitude à la Conduite (IPRIAC) qui a été agréée par arrêté au Ministre des Affaires Sociales et de la Solidarité Nationale du 29 décembre 1982. Trois arrêtés ministériels d'extension du régime IPRIAC en date du 30 mai 1984 ont consacré le caractère obligatoire du régime pour toutes les entreprises de la profession.

Les partenaires sociaux signataires de l'accord, ont convenu d'étendre le régime à certaines branches d'activité, notamment le secteur des ordures ménagères.

. Taux de cotisation

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

. Intervention du régime

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

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

- les prestations sont égales à :

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

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

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

*

**

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 chargé des transports de celles de l'UNEDIC. En outre une enquête réalisée par l'ONSER en 1982-83 donne un éclairage sur la structure de la population des professionnels de la route.

2.1.- Transports routiers de marchandises et de voyageurs

2.1.1.- Les tableaux 1 a), 1 b), 2, 3 a), 3 b) 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 1983.

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

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

Globalement dans le transport routier le nombre des entreprises a augmenté entre 1982 (30.310) et 1983 (30.538) mais c'est le fait du transport de marchandises (+ 304).

Pour la première fois le nombre de salariés qui avait notablement augmenté en 1982 a diminué en 1983 essentiellement du fait du transport de marchandises. Mais cette diminution n'affecte pas le personnel roulant (182.875 en 1983 - 182.454 en 1982).

Selon la taille des entreprises on note les évolutions suivantes :

- Les entreprises sans salariés ont augmenté tant en valeur absolue qu'en pourcentage dans le transport de marchandises de 39,3 à 40 %. Elles représentaient 38,2 % en 1981

- Par contre, le nombre de petites entreprises entre 1 et 10 salariés a diminué dans le transport de marchandises et dans le transport de voyageurs ainsi que le nombre de leurs salariés

- Les entreprises de moins de 10 salariés comptent pour 23,4 % en 1983 contre 21,9 % en 1982 dans les transports urbains de voyageurs, 64,2 % en 1983 contre 66,5 % en 1982, 68 % en 1981, 70 % en 1980 dans les transports interurbains de voyageurs, 85 % dans les transports de marchandises en 1983 contre 84,9 % en 1982. Par contre, les salariés regroupés dans ces entreprises représentent par rapport au nombre total de salariés :

	1983	1982	1981
pour les transports urbains	0,4 %	0,6 %	0,3 %
pour les transports interurbains	11,5 %	12,3 %	15,3 %
pour les transports de marchandises	22,4 %	22,3 %	25 %

- On constate en outre que le nombre d'entreprises de transports de marchandises de 10 à 50 salariés qui avait diminué avant 1982 a augmenté ces deux dernières années. Si elles ne représentent que 13,2 % de l'ensemble elles n'en regroupent pas moins 40,4 % des salariés. Mais comme le nombre d'entreprises et de salariés dans la tranche au delà de 50 a diminué il est possible que l'accroissement du nombre des entreprises de 10 à 50 se soit fait par le haut. Cela ne signifie pas pour autant que les effets de seuil au niveau de 10 et de 50 salariés (impératifs relatifs à la représentation des salariés et à la constitution d'organismes collectifs) ne jouent plus leur rôle dissuasif pour les chefs d'entreprises.

- Les entreprises de plus de 10 salariés occupent au total 77,6 % (77,8 % l'année d'avant) de la main d'oeuvre salariée (marchandises) ou 90,6 % (voyageurs) (92,1 % en 1980).

- Le nombre d'entreprises exerçant à titre d'activité principale la location de véhicules industriels après avoir fortement diminué entre 1980 (2.812) et 1981 (2.174) semble se stabiliser (2.200 en 1984).

- Le nombre de salariés a diminué entre 1982 et 1983. La diminution a surtout porté sur les roulants. A cet égard on peut noter qu'en quatre ans le nombre de roulants est passé de 14.674 à 11.584, soit une diminution de 21 %.

- En ce qui concerne la taille des entreprises la répartition est différente de celle du transport de marchandises : moins de très petites entreprises (16,5 % de moins de 10 salariés contre 22,4 %), plus d'entreprises de plus de 50 salariés (48,3 % contre 37,2 %).

- Le nombre d'entreprises exerçant à titre principal une activité d'auxiliaire de transports terrestres a retrouvé en 1983 le niveau de 1980 après avoir connu une hausse en 1981 et 1982. Au plan des effectifs salariés, on note également un accroissement qui intéresse les entreprises de toutes tailles. Les entreprises employant plus de 50 personnes regroupent 81 % des salariés.

2.1.2.- Répartition professionnelle des conducteurs

Les données résultant des statistiques de l'enquête annuelle d'entreprises peuvent être utilement complétées par les résultats d'une enquête menée par l'ONSER en 1982 et 1983 sur les situations de travail des professionnels.

Les professionnels transportant des marchandises ou des voyageurs avec des véhicules lourds représentent moins du tiers des titulaires des permis lourds. L'importance de la réserve potentielle de main d'oeuvre joue probablement un rôle non négligeable dans les phénomènes de mobilité observables.

- 88 % des conducteurs font du transport de marchandises (certains d'entre eux font aussi du transport de voyageurs), 12 % font uniquement des transports de voyageurs.

- Parmi les conducteurs en activité 90,4 % sont des salariés, 9,6 % sont des travailleurs indépendants et des petits patrons.

- 36,4 % des conducteurs sont dans le secteur des transports et 63,6 % dans les autres secteurs économiques (compte propre).

- La structure des âges montre que les conducteurs transportant des marchandises sont plus jeunes que les conducteurs de voyageurs ; les salariés sont plus jeunes que les indépendants et petits patrons, les salariés du secteur des transports sont plus jeunes que ceux des autres secteurs.

- 23,5 % de l'ensemble des conducteurs professionnels en activité assurent des services ou des transports impliquant de dormir hors de chez eux au moins une nuit par semaine (10,7 % une à trois nuits ; 12,7 % quatre nuits et plus). Mais pour les conducteurs de marchandises salariés, 43,7 % des individus dans le secteur des transports et seulement 11 % des individus dans les autres secteurs assurent de tels services.

2.1.2.2. - Les renseignements donnés ci-dessus ne permettent cependant pas d'appréhender une situation plus récente et de saisir la réalité de l'instant. Des indications tendanciennes peuvent cependant être produites à partir des données statistiques plus récentes fournies par l'UNEDIC au titre de l'année 1984 ou des enquêtes de conjoncture conduites par le Centre de productivité des transports. A signaler également l'effort de prévision de la Commission nationale paritaire professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport.

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

Les données sont les suivantes :

Etablissements				Activités	Effectifs au 31/12/81	Effectifs au 31/12/82	Evolu- tion en % 82/81	Effectifs au 31/12/83	Effectifs au 31/12/84	Evolu- tion en % 84/83
1981	1982	1983	1984							
8.308	8.068	8.140	8.217	transports routiers de marchandises en zone longue	97.630	96.979	- 0,66	99.367	100.417	+ 1,05
7.343	7.466	7.480	7.567	camionnage et transport routier de marchandises en zone courte	58.215	62.458	+ 7,28	63.920	64.143	+ 0,34
1.429	1.289	1.257	1.250	déménagement	14.484	14.116	- 2,54	13.767	13.084	- 4,96
1.449	1.429	1.471	1.469	location de véhicules industriels .	19.887	20.382	+ 2,48	21.036	20.631	- 1,92
2.458	2.448	2.393	2.429	collecte de frets terrestre et fluvial	61.103	61.137	+ 0,05	59.000	57.914	- 1,84

- Pour les transports de marchandises entre 1981 et 1982 on avait noté (cf. rapport CSTT 58 bis) 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. L'augmentation des effectifs est en 1984 supérieur en zone longue. Globalement en 4 ans les effectifs ont augmenté de 5.123 unités, soit + 3,2 %. Durant la même période, le nombre d'établissements a augmenté de 0,85 %

- Le nombre d'entreprises de déménagement et les personnels salariés en dépendant continue de décroître. 14.484 salariés en 1981 - 13.084 en 1984, soit - 9,7 % en 4 ans.

- Le nombre d'entreprises de location a légèrement augmenté mais l'effectif salarié du secteur a diminué en 1984.

- D'après les mêmes sources on peut relever que l'effectif salarié pour l'ensemble des secteurs économiques est passé de 13.321.241 à 12.765.073 soit une diminution de 4,17 %. On peut donc souligner une nouvelle fois que le transport routier de marchandises reste créateur d'emplois même en période difficile.

2.1.2.2.2.- Les enquêtes trimestrielles de conjoncture du **Centre de productivité des transports** font ressortir pour 1984 et 1985 les tendances suivantes pour le transport routier de marchandises :

En 1984 on note globalement une tendance à la diminution du nombre d'entreprises ayant procédé à des recrutements de conducteurs, ces recrutements visant dans plus de la moitié des cas au remplacement de personnels partant. Malgré cela de 15 à 20 % des entreprises ont rencontré des difficultés de recrutement du personnel de conduite et ce pourcentage se retrouve dans l'appel à du personnel intérimaire.

En 1985 on note à partir du deuxième trimestre une augmentation des taux de recrutement d'accroissement du personnel. Au troisième trimestre le nombre d'entreprises ayant recruté des conducteurs a presque doublé depuis le quatrième trimestre 1984 (de 7 à 13 %). Dans le même temps il a été fait largement appel dans le transport intérieur à du personnel intérimaire (21 %). Au quatrième trimestre 1985 il n'y avait plus que 13 % d'appel à du personnel intérimaire et le taux d'accroissement des effectifs est redescendu à 8 %.

2.1.2.2.3.- Prévisions de la Commission nationale paritaire professionnelle. Ces prévisions pour 1986 marquent une stabilité globale. Devrait cependant augmenter le nombre de postes de travail des cadres de gestion, personnel de vente, déménageurs et conducteurs d'autocars. Ces branches devraient également (sauf le déménagement) connaître dans le même temps une augmentation du nombre de salariés en stage de formation.

2.2.- S.N.C.F. (Tableau n° 5)

Les effectifs S.N.C.F. ont diminué de 5.600 unités de 1983 à 1984, et d'environ 7.000 unités de 1984 à 1985.

Pendant la même période, le trafic voyageurs, exprimé en voyageurs/kilomètres (V/K), s'est accru respectivement de 3 % et de 2,7 %, alors que le trafic marchandises augmentait de 1,2 % de 1983 à 1984, mais baissait de 2,9 % de 1984 à 1985.

Le personnel féminin (21.936), bien qu'en baisse de 500 unités en 2 ans, représente, en 1985, 9,2 % de l'effectif total, contre 8,9 % en 1983, soit un accroissement de 0,3 %.

Les embauchages ont été limités, en 1985, à environ 1.300, dont certains ont du reste été réalisés au titre des contrats emploi-formation et emploi-adaptation. La convention avec l'Etat, dans le cadre de laquelle ces derniers ont été conclus, aura ainsi permis l'insertion professionnelle de 630 jeunes, tandis que plus de 2.800 autres ont été accueillis par les régions S.N.C.F., essentiellement dans la fonction Equipement, au titre de la mise en oeuvre des Travaux d'Utilité Collective, décidé par le gouvernement.

2.3.- R.A.T.P. (tableau n° 6) et transports de province adhérents à l'U.T.P. (tableaux n° 2 b) et 2 c).

2.3.1.- Les effectifs de la R.A.T.P. s'élevaient au 31 décembre 1985 à 40.268 (40.425 au 31/XII/84). Pour la première fois depuis de nombreuses années les effectifs ont diminué dans l'entreprise (- 157). Ce léger repli n'a pas touché les roulants mais seulement le personnel sédentaire. Les sorties de cadres ayant été moins nombreuses, ce sont les admissions aux cadres qui ont été plus réduites. L'évolution au cours des quatre dernières années est très nette : 1982 : 5.030 - 1983 : 2.915 - 1984 : 2.291 - 1985 : 1.872. La main d'oeuvre féminine représente 15,6 % de l'effectif.

L'entreprise a également embauché des jeunes dans le cadre des travaux d'utilité collective. Au 31 décembre 1985 on en comptait 1009 affectés dans les différentes directions ou services : 791 à l'exploitation du réseau ferré, 133 à l'exploitation du réseau routier, 49 au développement, 17 aux systèmes d'information et à l'organisation, 9 au génie civil, 8 aux relations extérieures et 2 à la direction ferroviaire. En outre dans le cadre des travaux d'intérêt général 9 personnes ont été employées pour une durée variant entre 60 et 140 heures ; ce personnel a été affecté soit aux dépôts du réseau routier, soit aux ateliers du réseau ferré.

2.3.2.- Pour les transports urbains de voyageurs de province si l'on se réfère aux statistiques de l'UNEDIC, l'augmentation des effectifs salariés est constante :

29.214 au 31 décembre 1981

30.870 au 31 décembre 1982

31.310 au 31 décembre 1983

31.885 au 31 décembre 1984

soit en 4 ans un accroissement de 9,1 % (+ 1,83 % entre 1983 et 1984)

Les tableaux 2 b) et 2 c) ont été établis à partir des enquêtes annuelles effectuées par l'Union des transports publics. Le tableau 2 b) retrace la situation des effectifs par catégorie professionnelle pour chaque type de réseau (urbain ou V.F.I.L.). Le tableau mentionne également l'utilisation de la main d'oeuvre à temps partiel, de la main d'oeuvre étrangère et du personnel féminin. Sur ce dernier point, on peut rapprocher le pourcentage employé (7,3 %) de celui relevé à la R.A.T.P. (15,6 %) et à la S.N.C.F. (9,2 %) Le nombre d'emplois occupés à temps partiel est nettement plus élevé dans les V.F.I.L. (11,2 %) que dans les transports urbains (2,5 %).

Le suivi statistique d'une année à l'autre est difficile car le nombre de réponses fournies à l'enquête varie. Cependant le tableau 2 c) qui porte sur les 58 mêmes réseaux en 1983 et en 1984 permet quelques comparaisons. On note en particulier une évolution positive dans la maîtrise et chez les conducteurs et une réduction du personnel d'atelier et d'entretien. Globalement l'évolution positive constatée dans les statistiques de l'UNEDIC est confirmée.

2.4.- Navigation fluviale (Tableau n° 7)

Les effectifs globaux employés dans la navigation intérieure continuent à diminuer. Les données statistiques font apparaître depuis 1980 une diminution du nombre de salariés de 1430 unités, soit une contraction de 40 %. En 1985 le nombre de salariés est de 2151 contre 3581 en 1980. Par contre le nombre d'artisans bateliers est resté relativement plus stable (de 2817 à 2564 soit - 9 %).

La dégradation de l'emploi est particulièrement sensible dans les armements publics du bassin de la Seine et du Rhône. Seul le développement actuel du transport fluvial de passagers et du tourisme aquatique en général apparaît de nature à freiner cette évolution. Des conversions d'emplois ont pu être effectuées et le seront encore vers ce secteur qui ne pourra cependant pas et de loin compenser les pertes subies dans le transport de marchandises.

2.5. - Evolution de l'indice des effectifs salariés (Tableau n° 10)

Ce tableau retraçant trimestre par trimestre, l'évolution des effectifs salariés selon le groupe d'activités [S.N.C.F., R.A.T.P., transports terrestres et auxiliaires, toutes activités confondues], qui était publié chaque année depuis la constitution du Comité social des transports terrestres ne peut être repris pour les dernières années du fait de la modification du concept et de la nomenclature de base.

Le tableau annexé est donc la reprise de celui qui figurait dans le rapport C.S.T.T. 58 du 21 mai 1984.

2.6 - Défaillances d'entreprises (Tableau n° 8)

La situation s'est nettement détériorée en 1985 dans le secteur des transports. Alors qu'en 1984 par rapport à 1983 on notait une augmentation des défaillances de 5,3 % contre 10,2 % pour l'ensemble des activités, en 1985 par rapport à 1984 les pourcentages sont largement inversés + 13,7 % contre + 5,6 % -

En valeur absolue dans le transport routier le nombre de défaillances est passé de 667 en 1983 à 704 en 1984 et à 834 en 1985. Rapportées au nombre d'entreprises du secteur les défaillances ont touché 3,58 % des entreprises contre 2,15 % en 1982.

Chez les auxiliaires, la situation très détériorée en 1984 s'est légèrement améliorée en 1985 (de 109 à 91 défaillances).

2.7.- Licenciements pour cause économique (Tableaux n° 9 a, 9 b, 9 c)

Les tableaux font apparaître l'évolution du nombre de licenciements dans les transports routiers de voyageurs et de marchandises et pour les activités auxiliaires de transport. Entre 1981 et 1983 la situation s'était améliorée, le nombre d'établissements concernés passant de 59.827 à 51.526 et le nombre de licenciés de 7.336 à 6.673. Par contre en 1984 et 1985 la situation s'est dégradée pour le nombre d'établissements concernés : 55.464 en 1984, 66.048 en 1985. C'est surtout en fin de période que l'on constate cette détérioration. Cette évolution ne s'est cependant pas paradoxalement traduite en 1985 par une augmentation du nombre de licenciés. Si l'augmentation est sensible entre 1983 et 1984 (de 6.473 à 7.288) par contre en 1984 et 1985 on note un tassement (de 7.288 à 7.188) avec cependant une évolution contrastée dans le transport routier (de 5.793 à 5.607) et chez les auxiliaires (de 1495 à 1581).

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, 2.183 en 1985 contre 2.441 en 1984) mais une dégradation très marquée pour les entreprises de plus de 50 salariés (1.194 licenciements en 1983 contre 560 en 1981, 1.309 en 1985 contre 903 en 1984). 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.

2.8. - Chômage (tableaux n°s 11)

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

2.7.1.1. - Depuis le 1er avril 1984, un nouveau système d'indemnisation du chômage est entré en vigueur. Il remplace le système institué le 31 décembre 1958 dont la convention avait été dénoncée par le CNPF, le 19 novembre 1982. Il est fondé en droit par l'ordonnance n°84-106 du 21 mars 1984 prise en vertu de la loi d'habilitation du 20 décembre 1983.

Le système d'assurance chômage est désormais régi par la convention signée le 24 février 1984 entre les partenaires sociaux, convention qui fixe les modalités d'application du régime d'assurance chômage pour la période 1er avril 1984 - 31 mars 1986.

Les principales modifications apportées au régime concernent :

- la suppression de l'allocation spéciale (versée aux licenciés pour motif économique) et des indemnités de formation ;
- la réduction des durées maximales d'indemnisation (prolongations comprises) auxquelles peut prétendre un bénéficiaire du régime ;
- la suppression des délais de carence consécutifs au versement par l'employeur d'une indemnité de licenciement supérieure à l'indemnité légale ;
- la redéfinition des conditions d'attributions et des taux de l'allocation de base ;
- le mode de calcul du salaire de référence ;
- la non prise en charge par le régime des primo-demandeurs et autres bénéficiaires des allocations forfaitaires et leur transfert vers le régime de solidarité.

Le régime d'assurance chômage comprend donc deux allocations :

- l'allocation de base versée aux demandeurs d'emploi justifiant d'une durée d'affiliation au régime suffisante ;
- l'allocation de fin de droits versée aux demandeurs d'emploi ayant épuisé leurs droits à l'allocation de base.

La nouvelle allocation de base (AB) -

Outre qu'elle réduit les durées maximales d'indemnisation dans l'allocation, elle innove essentiellement en faisant varier le taux de l'allocation suivant la durée d'affiliation et l'ancienneté dans l'allocation - cf. tableau des durées d'indemnisation N° 11 a).

Les autres modifications concernent le montant maximum et le montant minimum qui sont réduits de façon significative.

Ainsi les allocataires qui justifient d'une durée d'affiliation supérieure à six mois bénéficient de la future allocation de base à taux normal [42 % du salaire de référence + une partie fixe (43,87 F. au 1.10.85)]. Par contre ces mêmes allocataires perçoivent durant les périodes de prolongation l'allocation amputée de 15 % pour les moins de 50 ans (durant les 6 mois de la prolongation) et de 10 % pour les 50-55 ans (durant les 9 premiers mois de la prolongation et de 19 % ensuite).

Quant aux allocataires dont la durée d'affiliation est comprise entre 3 et 6 mois ils n'ont plus droit qu'à une allocation appelée allocation de base exceptionnelle (A.B.E.) à taux réduit (30 % du S.R. + 32,90 F. par jour au 1.10.85).

L'allocation de fin de droits -

L'allocation de fin de droits (AFD) est versée aux demandeurs d'emploi ayant épuisé leurs droits à l'allocation de base sous réserve qu'ils justifient d'une durée d'affiliation au régime au moins égale à 6 mois.

2.7.1.2. - Les tableaux publiés cette année concernent la période du 1er octobre 1983 au 30 septembre 1984 qui couvre donc partiellement la mise en place du nouveau régime. 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 b) ;

- le nombre de chômeurs indemnisés par tranche d'âge (Tableau 11 c) ;
- le nombre de chômeurs indemnisés par taille d'entreprise (Tableau 11 d) ;
- le nombre des premiers paiements d'allocations effectués en 1983 et la comparaison avec les premiers paiements effectués depuis 1981 (Tableau 11 e).

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 étaient bénéficiaires jusqu'au 1er avril 1984 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 b).

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

- Tableau 11 b) -

Ce tableau qui fait apparaître pour l'ensemble du secteur des transports terrestres les entrées en chômage indemnisé et les sorties du chômage indemnisé par catégories d'allocataires montre une augmentation du nombre de chômeurs indemnisés entre 1982 et 1984 (33.944 contre 32.561). 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. La proportion pour le transport routier reste stable. Sur le plan des sorties on note que l'on est passé entre 1982 et 1984 de 29.232 à 27.398 ce qui traduit une dégradation certaine.

- Tableau 11 c) -

Par tranche d'âge de 5 ans comme les années précédentes le plus fort pourcentage de chômeurs indemnisés se situe pour toutes les activités entre 20 et 25 ans. Depuis 2 ans pour le transport sur route les glissements les plus notables se situent dans la tranche des moins de 20 ans (de 6,3 à 5,7 %) et dans celle de 35 à 40 ans (11,7 au lieu de 10,4). Chez les auxiliaires de transport les tranches situées de 20 à 30 ans regroupent plus de la moitié des indemnisés (51,2 %) ce qui représente un taux nettement supérieur à la moyenne (43,6 %). dans la navigation fluviale le pourcentage des indemnisés de plus de 55 ans particulièrement élevé il y a deux ans (8,2 %) est retombé en 1984 à 5 %.

- Tableau 11 d) -

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.

Il faut souligner en 1984, une nouvelle augmentation du nombre de chômeurs indemnisés dans les entreprises de transport routier de moins de 5 salariés tant en valeur absolue qu'en pourcentage 24,1 % contre 21,6 % en 1982 et 16,8 % en 1981 et pour les auxiliaires de transport 17,9 % contre 13,8 % en 1982 et 7,3 % en 1981.

- Tableau 11 e) -

Ce tableau qui traite des premiers paiements diffère de celui des années précédentes du fait de l'introduction du nouveau système d'allocations à partir du 1er avril 1984. Il est donc difficile de faire des comparaisons d'une année à l'autre. Globalement cependant depuis 1983 le nombre des bénéficiaires d'allocations a crû dans les proportions importantes :

	1983	1985	
	Transports routiers et par conduite	15.393	21.434
navigation intérieure	787	960	+21,9 %
Auxiliaires de transport Agences de voyage	8.364	9.787	+17,0 %

Cette situation est due partiellement à une meilleure couverture ; elle n'en marque pas moins cependant une certaine détérioration de l'emploi dans les secteurs considérés.

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

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

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

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

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

On constate que la moyenne mensuelle des demandeurs d'emploi issus des transports après avoir baissé de 1982 à 1983 (42.147 contre 39.924) a augmenté en 1985 par rapport à 1984 (43.797 contre 41.596). C'est la moyenne la plus élevée

depuis 1978, date de la 1ère publication de ces données dans ce rapport. Toutes années confondues c'est au 4ème trimestre de 1984 que l'on trouve les plus mauvais résultats. Mais c'est au 4ème trimestre 1985 que le pourcentage des demandeurs d'emplois du transport par rapport aux demandeurs d'emploi de l'ensemble des activités est le plus élevé et ce rapport s'est détérioré au cours des deux années de référence.

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 1983, 13.000.315 salariés étaient affiliés à l'UNEDIC dont 341.367 pour le secteur transport terrestre (y compris auxiliaires de transport). Au 31 décembre 1984, ces chiffres sont devenus respectivement 12.765.073 et 341.691. D'une année sur l'autre, on constate donc une diminution de 1,80 % du nombre de salariés pour l'ensemble des activités alors que le secteur transport présente encore un solde positif de + 0,09 %. Par rapport aux années précédentes le solde en faveur du transport bien qu'il reste positif, s'est légèrement détérioré.

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

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

Les chiffres publiés représentent le nombre de journées 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 et à 88.720 en 1984.

Pour les 9 premiers mois de 1985 il y a eu 71.832 journées indemnisables contre 73.126 en 1984 pour la même période.

Les comparaisons mensuelles entre 1984 et 1985 montrent une importante augmentation au cours du 1er trimestre puis une diminution très sensible ensuite.

*

* *

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

- Les apprentis (concours annuels)

- . liés à la S.N.C.F. par un contrat d'apprentissage ;
- . formation de 500 apprentis par an (28 jeunes filles à la rentrée scolaire de 1984 - 19 à celle de 1985) dans 2 centres (Matériel et Equipement) comprenant 18 annexes ;
- . la formation, dispensée en 2 ans, prépare essentiellement à des emplois d'ouvriers qualifiés et débouche sur un C.A.P. permettant d'entrer à la S.N.C.F. au niveau 2 (exécution).

- Les élèves

- . recrutés directement au cadre permanent (premier niveau de l'exécution), pour le Transport et le SERNAM ; ils reçoivent une formation en 2 ans tout en étant en poste dans les gares ;
- . nombre d'élèves : 1980 : 202 dont 64 jeunes filles
1981 : 150 dont 37 jeunes filles
1982 : 260 dont 111 jeunes filles
1983 : 226 dont 96 jeunes filles
1984 : 194 dont 98 jeunes filles,
1985 : 96 dont 52 jeunes filles.

- Les techniciens "exploitation"

- . recrutés par concours (niveau du baccalauréat), au 3ème niveau de l'exécution, pour le transport, le commercial et le SERNAM ; ils reçoivent une formation en 3 ans en étant en poste dans les gares ;
- . nombre d'élèves : 1980 : 161 dont 16 jeunes filles
1981 : 189 dont 18 jeunes filles
1982 : 204 dont 17 jeunes filles
1983 : 162 dont 22 jeunes filles
1984 : 194 dont 98 jeunes filles

- Les attachés

- . recrutés sur titres, à des niveaux hiérarchiques différents selon leur formation scolaires ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée qui doit leur permettre d'acquérir les connaissances techniques nécessaires et de se préparer à assumer des responsabilités ;
- . la S.N.C.F. a recruté 141 attachés en 1984 et 80 en 1985.

3.1.2.- Formation continue

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

Catégories	Nombre d'heures de stages		
	1983	1984	1985
Cadres	230 074	224 469	Non connues à ce jour
Agents de maîtrise	1 472 562	1 672 787	
Agents d'exécution	7 673 148	7 243 558	
TOTAL	9 375 784	9 140 814	-

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

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

	1983	1984	1985
Effectif S.N.C.F.	251 507	246 253	238 775
Nombre d'heures de stagiaires	9 375 784	9 140 814	non connu à ce jour
Equivalence en agents/année	5 675	5 533	non connue à ce jour
Rapport en % : $\frac{\text{Effectif Formation}}{\text{Effectif total}}$	2,26 %	2,25 %	non connu à ce jour

- Nombre de stagiaires par type de stage :

Type de stage	1983	1984	1985
Prévention	3 182	3 467	} Non connus à ce jour
Adaptation (dont hors entreprise)	48 520 (313)	51 347 (188)	
Promotion (dont hors entreprise)	18 725 (206)	15 907 (135)	
Perfectionnement des connaissances (dont hors entreprise)	112 630 (1 462)	114 998 (1.578)	
TOTAL	183.057	185 719	

- Coût de la formation professionnelle continue :

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1983	1984	1985
<u>Fonctionnement des stages (organisés par l'entreprise)</u>	316 556 749	320 391 097	} Non connus à ce jour
<u>Rémunérations (versées aux stagiaires par l'entreprise)</u>	905 780 888	876 052 287	
<u>Autres dépenses</u>	90 746 667	112 690 047	
TOTAL	1.313.084.304	1.309.133.431	

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

1980	1981	1982	1983	1984	1985
4,7 %	4,5 %	5,2 %	5,4 %	5,16 %	non connue à ce jour

3.2.- R.A.T.P.

3.2.1.- Formation des jeunes

1984

L'Ecole technique de la R.A.T.P. a recruté en 1984 par concours 78 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans deux sections :

- la section mécaniciens d'entretien (52 élèves),
- la section électromécaniciens (26 élèves).

1°) la première section conduit, en 3 ans, au C.A.P. de mécanicien d'entretien.

2°) La deuxième section conduit :

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

La réussite aux C.A.P. est pratiquement de 100 % (98 % en 1984).

47 % des élèves de l'Ecole technique sont enfants d'agents de la Régie.

Sur les 2.618 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".

1985

L'Ecole technique de la R.A.T.P. a recruté en 1985 par concours 80 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans trois sections :

- la section mécaniciens d'entretien (56 élèves),
- la section électromécaniciens (14 élèves),
- la section électroniciens (10 élèves).

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

2°) La deuxième section conduit, en 3 ans, au C.A.P. d'électromécanicien.

3°) La troisième section conduit, en 2 ans, au B.E.P. d'électronicien, la troisième année de scolarité étant consacrée à une formation complémentaire adaptée aux besoins de l'entreprise.

La réussite aux C.A.P. est pratiquement de 100 % (97 % en 1985).

52 % des élèves de l'Ecole technique sont enfants d'agents de la Régie.

Sur les 2.632 anciens élèves de l'Ecole :

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

3.2.2.- Formation professionnelle continue

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

Catégories d'emplois	Nombre d'heures de stage	
	1983	1984
Cadres	83 322	93 935
Agents de maîtrise	393 940	365 885
Agents d'exécution	1 569 804	1 513 316
TOTAL	2 047 066	1 973 136

2°) Nombre de congés de formation par catégorie hiérarchique

Catégories d'emplois	Nombre de congés-formation accordés	
	1983	1984
Cadres	18	15
Agents de maîtrise	697	663
Agents d'exécution	2 455	2 593
TOTAL	3 170	3 271

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

	1983	1984
Effectif RATP	40 295	40 425
Nombre d'heures de stagiaires	2 047 066	1 973 136

4°) Nombre de stagiaires selon les types de stages

Types de stages	1983	1984
Prévention	105	5 673
Adaptation	9 907	12 317
Promotion	3 100	3 234
Perfectionnement des connaissances	20 969	19 351

5°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties	
	1983	1984
. Dépenses de fonctionnement des stages organisés dans l'entreprise, d'amortissement du matériel, de transport et d'hébergement	85 567 426	92 775 330
. Frais de stages extérieurs à l'entreprise	21 465 260	24 915 207
. Rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise	167 951 980	163 896 889
. Obligations légales	12 526 397	14 958 773
TOTAL	287 511 063	296 546 199

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle	
1983	1984
6,68 %	6,34 %

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 71 réseaux urbains regroupant plus de 28.000 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 (année 1984).

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	467	51	518	23.406	566	23.972
Ouvriers et employés qualifiés	5.930	384	6.314	196.007	7.786	203.793
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	1.798	109	1.907	95.220	1.017	96.237
Ingénieurs et cadres	233	11	244	8.323	-	8.323
TOTAL	8.428	555	8.983	322.996	9.369	332.325

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	Nombre de stagiaires			Nombre d'heures de stage		
	hommes	femmes	total	rémunérés	non rémunérés	total
Manoeuvres ouvriers spécialisés, employés non qualifiés	10	3	13	754	80	834
Ouvriers et employés qualifiés	426	26	452	12.903	580	13.483
Agents de maîtrise, agents techniques, techniciens	83	5	88	3.437	732	4.219
Ingénieurs et cadres	29	5	34	1.084	-	1.084
TOTAL	548	39	587	18.178	1.442	19.620

3.4 - Transports routiers (Tableaux n° 12 et 13)

La formation professionnelle dans ce secteur est principalement assurée par deux organismes : l'AFT et PROMOTRANS. On été agréés pour dispenser la formation obligatoire relative aux transports de marchandises dangereuses :

- pour la spécialisation n° 1 (explosifs, munitions) : l'AFT - Formation continue et l'Association pour la Prévention dans les Transports d'Hydrocarbures (APTH),
- pour la spécialisation n° 2 (gaz de pétrole liquéfié) : le Comité professionnel du Propane et du Butane, ainsi que FLUVIA,
- pour la spécialisation n° 3 (carburants, combustibles liquides) : l'APTH, FLUVIA, PROMOTRANS, l'Association pour la formation dans le négoce de combustibles (ASFONECO) et l'AFT - Formation continue,
- pour la spécialisation n° 4 (produits chimiques) : l'AFT - Formation continue, FLUVIA et l'AFT,
- pour la spécialisation n° 5 (matières radioactives) : l'Institut National des Sciences et Techniques Nucléaires (organisme relevant du Commissariat à l'Energie Atomique).

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

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

- huit universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport (Maîtrise, DEA, DESS, Doctorat, 353 étudiants en 1983-1984, 236 étudiants en 1985-1986),
- cinq départements "transport logistique" d'IUT forment des techniciens supérieurs titulaires de DUT,
- d'autres écoles dispensent un enseignement supérieur des transports : école supérieure des transports (EST) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (ENOES), HEC, ESSEC, école des praticiens du commerce international (EPSCI), CNAM.

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

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

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

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

- l'école de direction des transports routiers (collaborateurs de direction) (EDTR),
- l'école pratique du tourisme qui prépare à l'emploi d'agents de comptoir polyvalents pour les agences de voyages (EPT).

e) Brevet professionnel d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires (BP). En 1984, il y a eu 293 présentés et 191 reçus (taux de réussite 65 %), en 1985, 296 présentés et 197 reçus (taux de réussite 67 %).

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 AFPA, soit dans le cadre des obligations militaires, dans des centres de préparation de l'Armée, soit enfin dans les centres AFT et PROMO-TRANS. Ces formations débouchent sur le CAP ou CFP de Conducteur routier.

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

3.4.3. - 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, formation assurée notamment par l'AFT et PROMOTRANS.

3.4.5. - Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1978. Il appelle les constatations suivantes :

- après l'effectif record de 1983 du nombre des reçus en formation initiale au métier de conducteur routier, on assiste à une diminution puis à une stabilisation de cet effectif.
- le nombre de journées de formation dispensées dans le cadre de la préparation au permis C1 est en hausse régulière très nette depuis 1982 (+ 63 % entre 1982 et 1985).
- par contre, le nombre de journées de formation dispensées aux conducteurs routiers dans le cadre des stages de perfectionnement est en diminution régulière depuis 1981.

- le nombre de journées de formation dispensées à l'intention des cadres dirigeants, après avoir été en nette diminution en 1984, s'est élevé à nouveau en 1985.
- le nombre de candidats reçus à l'attestation de capacité est en augmentation par rapport aux années précédentes, mais le nombre de candidats libres n'est pas connu pour cette dernière année.

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.

Depuis 1982, on assiste à une diminution constante du nombre global de permis de conduire délivrés (56.866 en 1985 contre 76.570 en 1981 soit - 26 %).

Cette diminution touche surtout le permis D valable sur les véhicules affectés au transport de personnes (- 47 % pour la même période).

Par contre, il y a progression dans le nombre de permis C (ex : C1) délivrés (+ 17 % par rapport à 1981).

3.4.7. - Les congés individuels de formation.

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

NOMBRE DE CONGES INDIVIDUELS DE FORMATION PAR CATEGORIE

	1. 9 8 4				1. 9 8 5			
	nombre de congés		total	nombre d'heures de formation	nombre de congés		Total	nombre d'heures de formation
	H.	F.			H.	F.		
OUVRIERS	339	7	346	64.160	582	30	612	103.925
EMPLOYES	58	36	94	31.327	48	52	100	36.928
AGENTS DE MAI- TRISES TECHNICIENS	16	7	23	8.709	23	8	31	5.738
INGENIEURS ET CADRES	17	2	19	5.558	38	7	45	10.373
TOTAUX	430	52	482	107.752	691	97	788	156.964

NOMBRE DE CONGES INDIVIDUELS DE FORMATION PAR TYPE D'OBJECTIFS

	1. 8 8 4	1. 9 8 5
adaptation et prévention	1 5 5	1 7 1
promotion	2 8 0	2 8 0
perfectionnement des connaissances	6 7	3 2 7
TOTAUX	4 8 2	7 8 8

3.4.8. Enfin, les années 1984 et 1985 ont été marquées, au niveau de la formation, par les points d'actualité suivants :

- Le rapport Saurel

A la suite de la mission qui lui avait été confiée par le Ministère des Transports, Monsieur SAUREL, Directeur du Conservatoire National des Arts et Métiers, a présenté en mai 1985 un rapport relatif à la formation initiale et à la formation continue dans le secteur des transports terrestres.

Ce document contient un bilan de la situation actuelle et un certain nombre de propositions concernant la nature, le niveau et les contenus souhaitables des formations, propositions élaborées en concertation étroite avec les partenaires sociaux concernés.

- Le bac professionnel Transports

La création d'un baccalauréat professionnel Transports a été annoncée le 9 octobre 1985 lors de la conférence de presse tenue par le Ministre chargé des Transports et le Ministre chargé de l'Enseignement technique et technologique.

La 11e Commission Professionnelle Consultative "Transports et Manutention" du Ministère de l'Education Nationale devra faire connaître son avis sur ce dossier.

- Programme budgétaire d'aide à la formation professionnelle.

Pour la première fois en 1985 des crédits d'aide à la formation professionnelle dans le secteur des transports routiers ont été inscrits au budget du Ministère des Transports.

Un crédit de 13,9 MF a ainsi été consommé pour financer des conventions passées avec différents organismes de formation du secteur, en vue de renforcer certaines formations actuelles et de développer de nouvelles actions (enseignement individualisé à distance, formation des petits transporteurs artisans, extension des congés individuels de formation aux petites entreprises, nouveaux stages de formation à la conduite, formation des coopérateurs).

Chacune des conventions comporte un volet en faveur du secteur de la batellerie afin de permettre la reconversion de bateliers qui souhaiteraient, tout en demeurant dans le secteur des transports, quitter le secteur de la voie d'eau et se reconvertir dans le transport routier.

3.5. - Navigation fluviale

3.5.1. Formation des jeunes et apprentissage

Le centre de formation des apprentis de la navigation intérieure, situé au TREMBLAY SUR MAULDRE, a accueilli 100 apprentis pendant l'année scolaire 1983/1984 et 90 pour l'année scolaire 1984/1985, ce qui représente une diminution de 16 % et 10 % d'une année sur l'autre.

En 1984, 47 apprentis ont été présentés au CAP, dont 21 avec succès, soit un taux de réussite de 45 %, équivalent à celui de l'année précédente.

Pour 1985, les chiffres sont de 37 présentés et 20 reçus, soit un taux de réussite de 54 %, en nette amélioration.

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

En ce qui concerne le brevet professionnel "option fluviale", 15 nouvelles inscriptions ont été enregistrées en 1984, et 13 candidats sont actuellement en formation, ce qui représente par rapport aux années précédentes une progression certes encore modeste, mais constante.

3.5.2. Formation continue

Perfectionnement des artisans bateliers.

Après une stabilisation, plusieurs années durant, autour du chiffre de 40 candidats par an, une nette augmentation des inscriptions, passées en 1985 à 64, a été enregistrée.

La mise en place de formations complémentaires, correspondant aux demandes exprimées par les bateliers ayant déjà suivi le premier cycle de formation de 40 heures, est envisagée.

Actions en faveur des salariés.

Après l'arrêt quasi total des actions de formation au second semestre de 1983, une fréquentation satisfaisante des stages a été enregistrée en 1984 et 1985.

A côté du maintien des formations traditionnelles telles que culture générale, gestion, sécurité, on a pu noter un développement important des formations nouvelles, notamment dans les secteurs de la micro-informatique industrielle et de l'électricité.

4ème Partie - Les conditions de travail et la sécurité

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

4.1.1. - 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. Depuis juillet 1985 le ministère du travail a refondu les données de son enquête au niveau des questions posées, des conditions d'exploitation de l'enquête, des informations produites par l'enquête. Dans le cadre de cette nouvelle enquête, les résultats pour les transports terrestres et auxiliaires ainsi que pour les transports routiers ne sont pas disponibles.

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

- la durée hebdomadaire moyenne du travail constatée au 1er avril 1985, pour les ouvriers des transports routiers, globalement considérés (sédentaires et roulants, marchandises et voyageurs) restait la plus élevée de toutes les branches avec 41 heures contre 39 pour l'ensemble des activités,

- l'écart entre le secteur des transports routiers et l'ensemble des activités après avoir constamment diminué, tend aujourd'hui à se stabiliser à 2 h : il était de 2 h au 1er avril 1985 ainsi qu'aux 1er octobre 1984 et 1983, 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 du fait d'une plus forte réduction de cette durée dans les transports routiers constatée les années précédentes, semble donc connaître un certain ralentissement

- pour les employés des transports routiers, l'évolution se poursuit vers un rapprochement de la durée moyenne du travail pour l'ensemble des activités essentiellement du fait d'une plus forte réduction de cette durée dans les transports routiers,

- en ce qui concerne plus particulièrement les transports routiers de marchandises, la durée hebdomadaire du travail est plus élevée (42,2 h pour les ouvriers, 39,7 h pour les employés) que pour l'ensemble des transports routiers (respectivement 41 h et 39,1 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 (55,5 %) bien qu'en diminution par rapport à l'année 1984 (63,3 %). Par contre, le pourcentage d'ouvriers effectuant des heures supplémentaires majorées de 50 % (c'est-à-dire au-delà de 47 h) a continué de diminuer : 2,4 % en 1983, 1,9 en 1984. Ces données de la nouvelle enquête ne permettent toutefois plus d'en juger pour 1985.

Pour les employés le pourcentage est le suivant :

20,8 % au-delà de 39 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.

4.1.2. - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds

Il a paru intéressant de présenter quelques données succinctes extraites d'une enquête réalisée par l'ONSER fin 1982/début 1983 à partir d'un échantillon de 938 conducteurs, tant salariés que non salariés, et travaillant en compte propre ou en compte d'autrui :

- La durée effective moyenne de travail hebdomadaire est de 48 h 28 pour l'ensemble des conducteurs. Cette durée effective de travail comprend l'ensemble des durées affectées à la conduite, aux opérations de chargement et déchargement, aux activités administratives (papiers de transport et de douane) et commerciales (encaissement, démarchage du fret ...), aux opérations d'entretien du véhicule et aux attentes à l'exclusion des temps affectés au repos, aux repas et au sommeil.

Dans le secteur des transports les valeurs moyennes sont équivalentes pour les salariés et les indépendants (53 h 12).

- Les conducteurs salariés ont des durées effectives de travail plus longues dans le secteur des transports (53 h 12) que dans les autres secteurs économiques (45 h 35).

- Plus le nombre de nuits passées hors du domicile chaque semaine est important plus les durées effectives de travail sont élevées.

- Dans les deux secteurs (transport et autres activités économiques) les durées effectives de travail varient peu avec la taille des établissements, excepté dans les très grands (> 500 salariés) où elles sont plus faibles.

- Le taux de conduite (quotient de la durée de conduite par la durée de travail) est plus élevé dans le secteur des transports (59,3 %) que dans les autres secteurs économiques (50,3 %) et ceci d'autant plus que le nombre de nuits passées hors de chez soi est plus grand.

De même la durée moyenne de conduite est de 32 heures pour les salariés du secteur des transports et de 23 h 10 pour ceux des autres secteurs.

- Les durées d'attente suivent les mêmes lois que les autres durées. Elles sont assez faibles en moyenne pour les salariés (2 h 28). Elles sont deux fois plus élevées dans le secteur des transports que dans les autres secteurs économiques. Elles sont plus fortes pour les indépendants que pour les salariés.

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 les sanctions prononcées.

4.21. - Moyens humains et matériels

Les contrôles sont effectués soit sur route, soit à posteriori en entreprise. Les contrôles sur route sont assurés par les forces de police et de gendarmerie, les contrôleurs des transports terrestres et à un degré moindre par les inspecteurs du travail-transports et les douaniers. A l'occasion de chaque contrôle, les agents chargés de cette opération doivent remettre un bulletin au conducteur. Ce bulletin, d'un modèle unique créé par une circulaire interministérielle du 15 janvier 1985, a pour but d'attester la matérialité du contrôle et d'alléger d'éventuels contrôles ultérieurs.

Les contrôles en entreprise 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 était de 340 fin 1985, celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) de 117. L'effectif réel opérationnel a augmenté depuis 1983, le nombre de membres de l'inspection qui exercent effectivement leurs fonctions sur le terrain étant passé de 54 (47 inspecteurs, 7 contrôleurs) en 1983 à 92 (59 inspecteurs, 33 contrôleurs) en 1985. 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

	1981	1982	1983	1984	1985
- par les contrôleurs des transports terrestres	5 776	5 712	4 848	3 807	3 483*
- par les inspecteurs du travail	3 117	2 585	2 722	3 180	4 473
TOTAL	8 893	8 297	7 570	6 987	7 956

* dont 3048 compte d'autrui
435 compte propre

4.2.2.2 - Nombre d'équipages contrôlés

	1981	1982	1983	1984	1985
- sur route	207.508	207.168	207.047	252.530	233.826
- en entreprise	40.241	42.214	39.967	36.794	34.608*

*dont 32.444 compte d'autrui
2.164 compte propre

4.2.2.3. - Nombre de journées transport contrôlées

	1981	1982	1983	1984	1985
- sur route	415.016	414.336	414.094	505.060	467.652
- en entreprise	482.892	506.568	479.604	441.528	415.296*

*dont 389.328 compte d'autrui
25.968 compte propre

Le contrôle de l'application de la réglementation sociale s'est traduit en 1984 et 1985 par une augmentation du niveau des contrôles sur route par rapport aux années antérieures et une diminution des journées transport contrôlées en entreprise.

Le nombre des conducteurs étrangers contrôlés est en légère augmentation depuis 1983. Leur part est passée par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés à 17 % en 1984 et 1985 (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).

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

[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 indiqués à partir de 1982 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'infractions). Pour les autres normes, on constate une diminution constante. La légère remontée des infractions en 1985 ne traduit pas nécessairement un plus mauvais comportement mais peut être due aux conditions particulières d'analyse des disques, certains services de contrôle n'ayant pas envoyé cette année aux centres d'analyse les disques où il n'y avait manifestement pas d'infraction.

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

4.24 - Sanctions prononcées

4.24.1 - Taux des amendes

Les amendes connues prononcées en 1985 se répartissent comme suit :

- 39,7% inférieures à 160 francs
- 44,9% entre 160 francs et 600 francs
- 15,4% égales ou supérieures à 600 francs.

Les chiffres portent sur 13.958 amendes prononcées (10760 l'année précédente).

4.24.2 - En outre, il a été procédé à 2478 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absence ou insuffisance de repos. Ce chiffre ne contient pas le nombre d'immobilisations effectuées par la Gendarmerie, celle-ci ne donnant pas ce renseignement dans sa statistique annuelle.

Cependant de l'analyse des procès-verbaux dressés à l'encontre des conducteurs étrangers (tous corps de contrôle confondus) il ressort que l'immobilisation est prononcée dans 83% des cas d'infraction pouvant donner lieu à immobilisation (infraction en cours).

4.24.3 - Sanctions prononcées à l'égard des étrangers

En ce qui concerne les conducteurs étrangers, le pourcentage de consignations prélevées par rapport aux infractions constatées a été de 63% en 1985.

Le pourcentage d'immobilisations effectuées par rapport aux infractions pouvant donner lieu à immobilisation a été de 82,5% pour la même année, soit une augmentation importante par rapport à 1983 (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 300 salariés), soit une tarification individuelle (établissements d'au moins 300 salariés).

Le tableau confirme que dans le secteur des transports, les risques sont plus élevés pour les transports de marchandises (risques dans la manutention notamment), que pour les transports de voyageurs ou les remontées mécaniques. Le taux concernant le transport routier de marchandises est en augmentation de 0,1 % chaque année depuis 3 ans. 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 1985 et pour 1986 une remontée importante du niveau de ce taux (11,6 %).

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

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

4.3.2.2.- A la S.N.C.F. bien que les accidents de travail dont sont victimes les cheminots restent peu nombreux, il convient également, après avoir rappelé que la part des dépenses de sécurité dans les programmes d'investissement de la S.N.C.F. est passée de 14 % en 1979 à 19 % en 1984, d'évoquer la série d'accidents de chemin de fer survenus en 1985 qui ont conduit l'entreprise à mettre au point en matière de sécurité un certain nombre de mesures et à définir des orientations en matière de formation, de motivation des agents et d'équipement du réseau s'appuyant notamment sur la généralisation de technologies de pointe.

C'est ainsi que la formation bénéficiera de toutes les possibilités offertes par la micro-informatique.

Chacune des 25 régions SNCF sera dotée avant 3 ans d'un simulateur de conduite. Des simulateurs d'exploitation des gares sont également en cours d'étude.

L'information réglementaire sera rendue plus claire, sélective et individualisée en fonction du poste tenu. Les agents des gares bénéficieront d'une édition informatisée des tableaux de succession des trains, personnalisée pour la semaine, et d'une intensification des échanges d'information entre régulateurs et gares. Les agents de conduite verront le renforcement des consignes relatives à l'indication des vitesses limites et l'édition informatisée de leurs bulletins d'information.

Un groupe de travail a été constitué pour se pencher sur le comportement de vigilance des agents dans leurs activités quotidiennes.

La sécurité est étudiée sur le plan physiologique pour comprendre et mieux maîtriser les rapports entre homme et machine.

Des rencontres de responsables d'entreprises nationalisées se tiendront pour une mise en commun des études et des expériences en matière de prévention des défaillances humaines.

La présence de l'encadrement sur le terrain a été renforcée pour étudier les incidences et perfectionner le personnel concerné.

Les infrastructures et les matériels roulants présentent des taux remarquables de fiabilité et de disponibilité grâce à la qualité de leur conception et de leur maintenance.

L'homme a, quant à lui, pour des raisons physiologiques, une fiabilité très nettement inférieure. Les équipements dits de sécurité doivent l'assister et lui fournir des filets de protection en cas de défaillance.

La S.N.C.F. examine la possibilité de mettre en service le système ASTREE, premier système universel, rationnel et performant, qui permettrait une sécurité exceptionnelle en utilisant les satellites géostationnaires du programme RADIOCOM 2000 des P.T.T.

La priorité a été donnée à ce programme de recherche et prochainement une première application en sera faite à la télésurveillance des transports d'uranium d'E.D.F.

En attendant cette solution d'avenir, seront poursuivis à court et à moyen termes des programmes engagés depuis plusieurs années :

- installation du block automatique sur des grandes lignes à double voie ainsi que sur des lignes à voie unique à trafic intense ;
- installation du block manuel de voie unique sur des lignes à trafic voyageurs important ;
- modernisation de postes d'aiguillage ;
- installation de la radio sol-train ;
- suppression de passages à niveau.

Des solutions nouvelles seront également développées en attendant ASTREE :

- généralisation du système d'aide à l'exploitation en voie unique CAPI ;
- expérimentation en 1987 d'un système de contrôle automatique des vitesses puis lancement d'un programme ;
- introduction d'ordinateurs à bord des cabines de conduite pour donner au mécanicien toute l'information sur la circulation du train.

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

Dans les transports de marchandises, le nombre des accidents avec arrêt qui avait marqué une augmentation en 1982 a diminué en 1983 et encore en 1984 (- 13 %). En ce qui concerne les accidents graves, on note une diminution de 15,31 %. Par contre le nombre d'accidents mortels est passé de 100 à 113 (86 en transports de marchandises, 10 dans les transports frigorifiques, 12 pour la location de véhicules industriels).

Dans le secteur des voyageurs, le nombre d'accidents reste proportionnellement plus important dans les transports urbains que dans les transports interurbains.

En valeur absolue, en 1984, il y a eu 1.297 accidents avec arrêt (contre 1.462 en 1983) dans les transports urbains et 1.632 (contre 1.622 en 1983) dans les transports interurbains, soit respectivement 4,14 % et 3,68 % de l'effectif pris en considération ; les pourcentages de 1983 étaient respectivement de 4,80 % et de 3,75 %. En ce qui concerne les accidents graves, les pourcentages sont respectivement de 0,32 % et de 0,46 % contre 0,35 % et 0,53 % l'année précédente. Le nombre d'accidents mortels reste faible (0 mort dans le transport urbain, 7 morts dans le transport interurbain).

4.3.2.4.- 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 (11,23 % et des accidents mortels (0,097 %) est le plus élevé du secteur "transports".

4.3.2.5.- Dans le secteur des transports fluviaux, alors qu'en 1983 par rapport à 1982, on avait noté une détérioration de la situation alors même que les effectifs salariés du secteur étaient en réduction, l'année 1984 est meilleure. Il faut cependant bien marquer que les chiffres pris en considération sont relativement réduits et qu'en conséquence les pourcentages sont moins significatifs.

4.3.2.6.- 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).

4.3.2.7.- Si l'on compare entre 1983 et 1984 l'évolution en matière d'accidents du travail pour l'ensemble des activités économiques (dont l'effectif salarié a diminué de 2,18 %) et pour le secteur des transports terrestres (dont l'effectif a diminué de 0,25 %), on obtient le tableau suivant :

	toutes activités	routiers marchandises	routiers voyageurs	fluviaux
Accidents avec arrêt	- 8,77	- 3,89	- 5,29	- 9,41
Accidents graves	- 10,7	- 11,15	- 9,73	- 23,21
Accidents mortels	- 11,86	+ 15,30 %	non significatifs	

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

Le tableau 20 a) montre à partir des statistiques de la gendarmerie nationale l'évolution en valeurs absolue et relative depuis 1976 du nombre des accidents corporels, des blessés et des tués.

4.4.1.- Le tableau 20 b) compare la répartition des impliqués par catégorie d'usagers en fonction de la gravité de l'accident depuis 1977.

L'implication respective des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires s'est modifiée au cours des cinq dernières années. La tendance exprimée en pourcentage du nombre d'accidentés est à l'amélioration pour les véhicules utilitaires (tués de 5,03 en 1980 à 3,69 en 1965 - blessés graves de 3,68 à 2,90 - blessés légers 3,78 à 3,18) alors qu'il y a dégradation pour les voitures de tourisme (tués 53,19 à 61,4 - blessés graves 47,34 à 56,5 - blessés légers 54,2 à 63,6). On note cependant entre 1984 et 1985 une augmentation du nombre de blessés légers à bord des véhicules utilitaires alors qu'il diminue pour les véhicules de tourisme.

4.4.2.- Pour l'année 1985 nous disposons d'une part du bilan dressé par les corps de C.R.S., d'autre part des statistiques publiées par la gendarmerie ainsi que d'un récapitulatif dressé par le service central des polices urbaines.

4.4.2.1.- A partir du bilan dressé par les C.R.S. sur le réseau qui leur est attribué, on peut constater que les poids lourds qui représentent 20 % du trafic enregistré sont impliqués dans 9,27 % des accidents corporels contre 9,60 % en 1982. Ils 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.

4.4.2.2.- Les statistiques de la police urbaine qui couvrent 95 départements dénombrent 116.114 accidents en 1984 contre 125.496 en 1983 se répartissant ainsi entre voitures particulières d'une part, poids lourds et transports de voyageurs d'autre part pour les deux dernières années :

1983

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 (automobiles, deux-roues, piétons)	3.102	31.166	132.644	163.810	166.912

1984

catégories	tués	blessés graves	blessés légers	total des blessés	total des victimes T + B
conducteurs voiture particulière	852	7.178	43.190	50.363	51.225
Passagers	454	3.881	29.592	33.473	33.927
Conducteurs PL et TC	23	141	617	758	781
Passagers	4	46	725	771	774
TOTAL des accidents (automobiles, deux-roues, piétons)	2.992	27.421	124.898	152.319	155.311

Il faut noter entre 1983 et 1984 l'augmentation du nombre de tués dans les véhicules surtout parmi les conducteurs de voitures particulières et globalement un meilleur comportement des poids lourds et transports en commun.

4.4.3.- Les tableaux 20 c) et 20 e) sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1985 publiée par la gendarmerie nationale.

Les deux tableaux 20 c) font apparaître pour 1984 et 1985 d'une part l'implication des véhicules et des usagers dans les accidents, d'autre part la responsabilité présumée pour les accidents corporels constatés par la gendarmerie.

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

Les graphiques figurant au tableau 20 e) font apparaître les taux de responsabilité des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers en 1983, 1984 et 1985.

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

- globalement un accroissement de la responsabilité des voitures et notamment des véhicules lourds par rapport aux piétons et aux deux-roues que ne doit pas occulter le fait que la responsabilité des conducteurs de véhicules lourds reste nettement inférieure à celle des piétons, deux-roues ou conducteurs de véhicules particuliers.

Si la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de transports en commun exprimée en pourcentage du nombre d'impliqués reste la plus faible de toutes, l'évolution des 2 dernières années après une bonne année en 1983 (28,3) marque une dégradation (29,2 en 1984 - 31,8 en 1985).

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

- un accroissement sensible de responsabilité pour les autres poids lourds : 41,7 en 1982, 39,2 en 1983, 40 en 1984, 42,1 en 1985.

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

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

Responsabilité présumée rapportée au nombre de véhicules accidentés

catégorie (1)	nombre de véhicules (2)		responsables (3)		% 3/2	
	1984	1985	1984	1985	1984	1985
	Deux roues	18.441	17.326	11.553	10.875	62,6
Voitures particulières ...	85.629	80.174	48.165	45.402	56,3	56,6
Véhicules utilitaires - de 1,5 T à 3,5 T	4.041	3.817	2.067	1.936	51,2	50,7
Tracteurs agricoles	1.180	1.160	543	538	46	46,4
Véhicules avec remorque ou caravane de - de 3,5 T	890	918	403	421	45,3	45,9
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T	3.080	2.763	1.230	1.105	39,9	40
Tracteurs routiers + semi- remorque	3.032	2.970	1.174	1.186	38,7	39,9
Véhicules utilitaires de plus de 3,5 T avec remorque	507	523	203	220	40	42,1
Transport en commun	716	723	209	230	29,2	31,8

Le tableau 20 d) permet de comparer le nombre de victimes et de tués en 1985 par rapport à ceux des 5 dernières années pour chaque catégorie d'usagers.

Le tableau 20 f) donne une image de la répartition régionale des accidents de poids lourds relevés par la gendarmerie au cours des 4 dernières années. La région Rhône-Alpes reste avec constance celle où se produit le plus grand nombre d'accidents.

4.4.4.- En sus des tableaux relatifs à la circulation routière, il a paru intéressant de publier le tableau ci-après qui récapitule, pour les années 1975 à 1985 les accidents graves de chemin de fer survenus sur le **réseau ferroviaire** de la **SNCF** et leurs conséquences sur le plan humain. Sont considérés comme accidents graves, les collisions, les déraillements et les accidents de passages à niveau. Les accidents dont la responsabilité n'incombe pas à la SNCF sont comptabilisés. Cependant, les victimes routières des accidents survenus aux passages à niveau ne sont pas prises en compte, ni les actes de malveillance.

Années	Nombre d'accidents graves	Nombres de victimes					
		Voyageurs		Agents S.N.C.F.		Total	
		tués	blessés	tués	blessés	tués	blessés
1975	7	7	112	0	0	7	112
1976	2	0	49	1	0	1	49
1977	6	0	61	3	2	3	63
1978	7	1	23	7	3	8	26
1979	4	0	37	1	1	1	38
1980	3	0	12	3	0	3	12
1981	6	1	73	3	2	4	75
1982	10	3	228	7	17	10	245
1983	3	7	5	1	3	8	6
1984	2	1	3	1	0	2	6
1985	6	78	227	5	7	83	234

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

Le tableau n°21 rend compte de la situation au 31 décembre 1985.

4.6. - Délégués du personnel - Comités d'entreprises - Sections syndicales -

4.6.1. - Délégués du personnel

Délégués du personnel	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	6 335	6 912	7 476	7 763	7 944	7 382	7 851
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 224	2 277	2 333	2 393	2 467	2 239	2 984
3. Nombre de procès-verbaux de carence	445	473	450	448	404	306	796
pourcentage <u>ligne 2</u>	35,10	32,94	31,20	30,82	31,05	30,33	30
<u>ligne 1</u>							

Nota : En l'absence de rapports annuels établis pour 1984 et 1985, l'Inspection du travail des transports n'est pas en mesure de fournir des données sur cette période pour les secteurs d'activité qu'elle contrôle.

4.6.2. - Comités d'entreprise -

Le tableau ci-après fait état des renseignements relatifs à 1983.

Les données recueillies pour 1984 et 1985 n'ont pu, à ce jour, faire l'objet d'une exploitation suffisamment complète.

a) <u>Comités d'entreprise - ensemble des transports</u>	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 197	1 219	1 263	1 327	1 385	1 345	1 439
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	1 039	1 061	1 075	1 102	1 145	1 203	1 262
3. Nombre de procès-verbaux de carence	99	93	85	84	107	73	71
pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	86,80	87,03	85,11	83,04	82,67	89,44	88,18
b) <u>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport</u>							
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	910	927	908	962	972	1 013	1 166
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	781	789	793	833	849	861	979
3. Nombre de procès-verbaux de carence	29	24	31	24	33	61	60
pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	85,82	85,11	87,33	86,59	87,35	85,00	83,96

4.6.3. - Le tableau n°22 rend compte pour la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1984 du nombre de membres titulaires élus dans les entreprises ou établissements assujettis ainsi que des résultats obtenus par les organisations syndicales et les non syndiqués.

4.6.4. - Transports urbains (Tableau n°23 -

Le tableau n°23 rend compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1983 au 31 décembre 1984.

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

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

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

Le tableau n°25 a) retrace les résultats obtenus par les différentes organisations syndicales en 1980, 1982 et 1984 à l'occasion des élections au comité d'entreprise.

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

5ème PARTIE - REMUNERATIONS

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

5.1. - Evolution générale des prix et des salaires -

	<u>1984</u> %	<u>1985</u> %
. Hausse des prix (indices INSEE).....	6,7	4,7
. Augmentation du SMIC	6,9	6,8
. Augmentation des salaires horaires toutes branches d'activités confondues.....	6,3	5,3
. Augmentation des salaires à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.		
S.N.C.F.....	5,0	4,5
R.A.T.P.	5,5	5,0

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

Les salaires conventionnels ont augmenté en niveau en 1984 et 1985 dans le secteur des transports de :

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

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 1984 et 1985, les salaires des cheminots ont été majorés en niveau respectivement de 5 % et de 4,5 % ceux des agents de la R.A.T.P. de 5,5 % et de 5 %. 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

[1] Aucun accord n'ayant pu être signé en 1985, l'UFT a pris l'initiative de diffuser une recommandation patronale aux termes de laquelle les barèmes conventionnés ont été revalorisés de :

- 2 % a/c 1/04/85
porté à 4 % a/c 1/10/85

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

TRANSPORTS TERRESTRES
Evolution comparée des salaires et des prix

Année 1984

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
SNCF - Maj/niveau				1,75				2,15	1,10				5,00
Coût en masse				1,40				1,03	0,44				7,17 (1)
RATP - Maj/niveau				1,75		0,25		2,60		0,90			5,50
Coût en masse				1,37		0,15		1,13		0,23			7,14 (2)
Transports urbains Maj/niveau			1,28			1,23			1,21		1,20		5,00
Transports routiers Maj/niveau			3							2			5
Téléphériques Maj/niveau			1,5				1			2		1,38	5,9
Ordures ménagères Maj/niveau				2,20						2,5			4,70
Manutention ferroviaire Maj/niveau				2,50							2		4,50
Salaire horaire ouvrier SMIC			1,5			2			1			1,7	6,2
						4,7						2,2	6,9
Indice INSEE des prix mensuel	+ 0,7	+ 0,6	+ 0,7	+ 0,6	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,7	+ 0,3	+ 0,2	
cumulé	+ 0,7	+ 1,3	+ 2	+ 2,6	+ 3,2	+ 3,7	+ 4,4	+ 4,9	+ 5,4	+ 6,1	+ 6,5	+ 6,7	6,7

(1) y compris report 4% 1983 et prime uniforme de 250 Frs
(2) y compris report 4,26% 1983 et majoration de grille.

TRANSPORTS TERRESTRES
Evolution comparée des salaires et des prix

Année 1985

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Total
SNCF - Maj/niveau			1,50			2,02	0,92						4,50 (1)
Coût en masse			1,29			1,28	0,52						5,33 (2)
RATP - Maj/niveau				1,80			2,15			0,55			5,00 (3)
Coût en masse				1,39			1,10			0,14			5,42 (4)
Transports urbains Maj/niveau				2,25				1,25				1	4,50
Transports routiers Maj/niveau				2						1,96			4
Téléphériques Sal.le + bas... Maj/niveau		1,5					2,94			2,88		1,4	8,72
Sal.le + haut..		1,5					0,49			0,98		0,97	3,94
Ordures ménagères Maj/niveau				2						1,50			3,50
Manutention ferroviaire Maj/niveau			1,50						2,20	0,83			4,53
Salaire horaire ouvrier SMIC			1,4			1,5			1,4			1	5,3
			2,2			4,6							6,8
Indice INSEE des prix -mensuel-	+ 0,5	+ 0,5	+ 0,7	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,4	+ 0,4	+ 0,1	+ 0,1	+ 0,3	+ 0,2	+ 0,1	
-cumulé-	+ 0,5	+ 1	+ 1,8	+ 2,5	+ 3	+ 3,4	+ 3,8	+ 3,9	+ 4	+ 4,4	+ 4,6	+ 4,7	4,7

(1) y compris majorations indicielles et catégorielles
(2) y compris 1,89 report 1984, majoration indicielle et catégorielle et prime uniforme de 280 Frs

(3) compte tenu de 0,50 : modification de grille au 1er octobre.
(4) dont 2,66 : report de 1984.

6ème PARTIE - REGIMES DE RETRAITE [tableaux n°30 a) et 30 b)]

6.1. - Aucune modification n'est intervenue en 1984 et 1985 en ce qui concerne le rattachement des salariés des différents secteurs des transports terrestres aux régimes de retraite dont ils relèvent respectivement.

6.2. - Les tableaux n° 30 a) et 30 b) fournissent pour les années 1984 et 1985 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 1984 et 1985 dans les différents régimes ont été les suivantes :

6.3.1. - S.N.C.F. -

- l'augmentation des pensions a été, (par rapport au 1er janvier de l'année) en 1984 de 5 % et en 1985 de 4,5 % (à noter toutefois l'effet de l'intégration, au 1er décembre 1985, d'un demi point d'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue pour pension ce qui correspond à une augmentation de 0,43 % environ).

- à compter du 1er janvier 1984 et du 1er janvier 1985 les coefficients de revalorisation des pensions proportionnelles non péréquables, figurant à l'article 5 du statut des retraités, ont été relevés dans les mêmes conditions que les taux de revalorisation des rentes viagères du secteur public fixés par les lois de finances pour 1984 et 1985.

- à compter du 1er décembre 1985, un demi point d'indemnité de résidence a été intégré dans le traitement soumis à retenue pour la retraite.

6.3.2. - R.A.T.P. -

- l'augmentation des pensions a été, (par rapport au 1er janvier de l'année) de 5 % en 1984 et en 1985 de 4,5 %.

6.3.3. - CAISSE AUTONOME MUTUELLE DE RETRAITE (CAMR) -

Révision des pensions -

Depuis le 1er janvier 1984, les pensions CAMR sont revalorisées dans les mêmes conditions que celles du régime général, à savoir au 1er janvier et au 1er juillet. Ces deux augmentations successives assurent 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. Mais en raison du maintien d'une certaine spécificité du régime l'ajustement prévu au 1er janvier de l'année suivante est fixé en fonction de l'évolution constatée du salaire moyen de la profession des transports considéré, au cours de l'année précédente.

Pour 1984, le coefficient de majoration des pensions a été fixé à 5,7 % contre 5,3 % au régime général de la sécurité sociale, pour 1985, le coefficient de majoration des pensions a été de 6,6 % contre 5,8 % au régime général de la sécurité sociale.

6.3.4. - CAISSE AUTONOME DE RETRAITES COMPLEMENTAIRES ET DE PREVOYANCE DU TRANSPORT (CARCEPT) -

- Le complément de pension prévu au titre II du décret n°55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé dans les mêmes conditions que les pensions du régime général de la sécurité sociale, c'est-à-dire, en moyenne annuelle, de 5,3% en 1984 et de 5,8 % en 1985.

- Les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 8,16 % en 1984 par rapport à 1983 et 5,49 % en 1985 par rapport à 1984.

