

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

COMMISSION SOCIALE ET DE LA SECURITE

CSS 22 bis

31 mai 1988

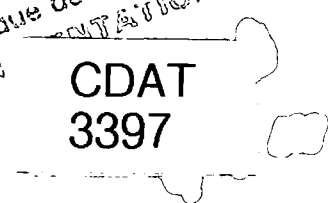
R A P P O R T
SUR L'EVOLUTION SOCIALE
DANS LES ACTIVITES DU TRANSPORT TERRESTRE

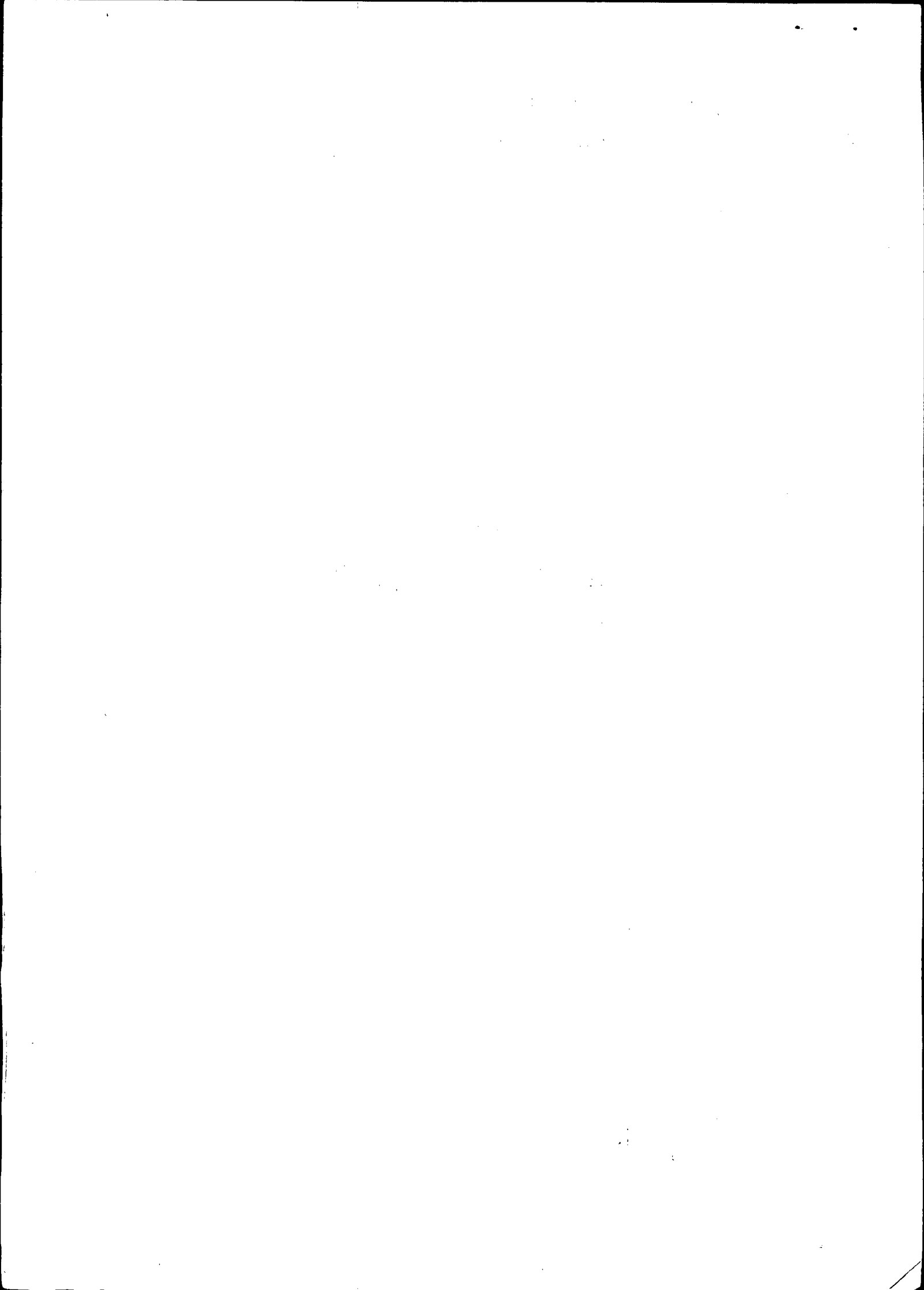
en

1 9 8 7

Ministère Economique
Commission des Transports
NATIONAL

CDAT
3397





S O M M A I R E

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| 1ère Partie - Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues, et réflexion dans le domaine social, en 1987 | 4 |
| 1.1. Dispositions législatives et réglementaires | 4 |
| 1.2. Dispositions conventionnelles | 16 |
| 1.3. La réflexion dans le domaine social | 18 |
| 2ème Partie - Situation de l'emploi | 21 |
| 2.1. Transports routiers de marchandises et de personnes | 21 |
| 2.2. S.N.C.F. | 26 |
| 2.3. R.A.T.P. | 27 |
| 2.4. Navigation fluviale | 27 |
| 2.5. Défaillances d'entreprises | 27 |
| 2.6. Licenciements pour cause économique | 28 |
| 2.7. Chômage | 28 |
| 3ème Partie - La formation professionnelle | 33 |
| 3.1. S.N.C.F. | 33 |
| 3.2. R.A.T.P. | 36 |
| 3.3. Transports urbains (hors R.A.T.P.) | 39 |
| 3.4. Transports routiers | 39 |
| 3.5. Navigation fluviale | 46 |
| 4ème Partie - Les conditions de travail et la sécurité | 48 |
| 4.1. La durée du travail | 48 |
| 4.2. Le contrôle et les sanctions | 48 |
| 4.3. Les accidents du travail | 52 |
| 4.4. Les accidents corporels de la circulation | 56 |
| 4.5. Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail | 58 |
| 4.6. Délégués du personnel - Comité d'entreprises | 59 |
| 4.7. Mouvements de grève | 62 |
| 5ème Partie - Les rémunérations | 63 |
| 5.1. Evolution générale des prix et des salaires | 63 |
| 5.2. Evolution des salaires à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. | 63 |
| 5.3. Evolution des salaires conventionnelles dans le secteur des transports | 64 |
| 5.4. Calendrier des mesures | 65 |
| 6ème Partie - Régimes de retraite et de prévoyance | 66 |
| 6.1. Régimes de retraites | 66 |
| 6.2. Pensions garanties par l'Etat aux rapatriés des entreprises du secteur public d'Afrique du Nord | 69 |
| 6.3. Institution de prévoyance "inaptitude à la conduite" | 70 |



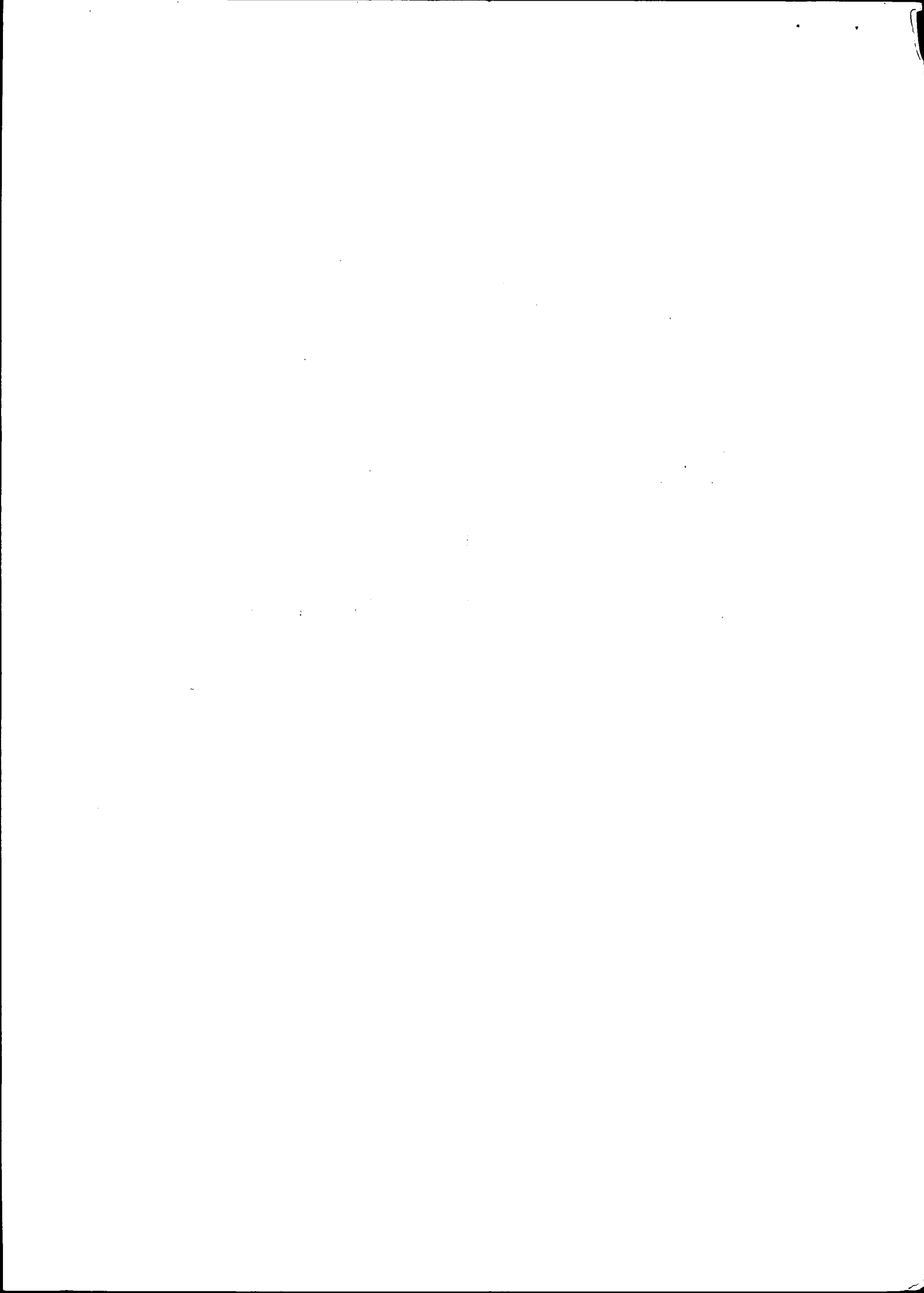
Le Décret n° 84-139 du 24 février 1984 qui a institué un Conseil national des transports en remplacement du Conseil supérieur des transports, a créé au sein du nouvel organisme, une **Commission sociale et de la sécurité**. Il a aussi prévu que cette commission élaborerait chaque année un bilan relatif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

La Commission sociale et de la sécurité a souhaité maintenir la présentation du rapport adopté chaque année par l'ancien comité social des transports terrestres et qui traitait de l'évolution de la situation de la main d'oeuvre dans les entreprises de transports terrestres. Elle a élaboré et diffusé en 1987 un rapport sur l'évolution dans les activités du transport terrestre. Dès 1986, elle avait adopté un rapport relatif aux années 1984 et 1985. Le présent rapport s'inscrit dans cette continuité formelle et cette fidélité aux intentions d'origine.

Il s'agit d'un document de synthèse délibéré entre partenaires sociaux sans qu'un accord unanime ait été obtenu sur tous les points, qui rassemble les faits saillants relatifs à l'évolution de la situation sociale dans les différents secteurs des transports terrestres pour l'année 1987.

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

- Principales dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues, et réflexion dans le domaine social, en 1987
- Situation de l'emploi
- Conditions de travail et sécurité
- Régimes de retraite et de prévoyance.



1ère PARTIE : PRINCIPALES DISPOSITIONS LEGISLATIVES, REGLEMENTAIRES
ET CONVENTIONNELLES INTERVENUES ET REFLEXIONS
DANS LE DOMAINE SOCIAL EN 1987

1.1 DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

1.1.1 DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

Comme les années précédentes un certain nombre de mesures destinées à favoriser l'emploi sont intervenues.

1.1.1.1 Les mesures destinées à favoriser l'emploi

1.1.1.1.1 Reconduction du plan en faveur des jeunes (circulaire CDE n° 50/87 du 4 août 1987 du Ministère des Affaires Sociales) - délégation à l'emploi.

Le gouvernement considérant que son plan d'urgence en faveur des jeunes avait rencontré un large succès (près de 1.300.000 jeunes embauchés ou accueillis en stage au 1er juillet 1987) a décidé de prolonger jusqu'au 1er juillet 1988 l'exonération totale des cotisations sociales patronales attachées à l'embauche d'un jeune sous contrat de qualification.

Par ailleurs il a décidé de pérenniser le non assujettissement de l'indemnité complémentaire (Article L 980-11-1 1er alinéa du Code du travail) servie par l'entreprise à un jeune accueilli en stage d'initiation à la vie professionnelle (S.I.V.P.).

1.1.1.1.2 Les associations intermédiaires - Article 19 de la loi n° 87-39 du 27 janvier 1987 (J.O du 28.01.87) Décret n° 87-303 du 30 avril 1987 (J.O du 03.05.87) Arrêtés du 04 mai 1987 (J.O du 07 et 10.05.1987)

Le principe de la reconnaissance "d'associations intermédiaires" a été instituée. Selon le Ministre des Affaires Sociales il s'agit "de créer les conditions des rendez-vous entre la demande et l'offre sur un certain nombre d'activités de proximité".

Ce sont des activités de voisinage ou de nature à améliorer la qualité du service rendu par les entreprises mais qui n'ont ni la durée ni la fréquence nécessaire pour justifier un emploi permanent.

Ce type d'association existait déjà mais un statut plus favorable a été mis en place. Sous réserve d'être agréée par l'Etat les associations qui embauchent des personnes dépourvues d'emploi pour les mettre à titre onéreux à la disposition d'utilisateurs bénéficient du régime fiscal des associations d'intérêt général sans but lucratif et à gestion désintéressée.

Elles sont par ailleurs exonérées de cotisations de sécurité sociale sur la rémunération des salariés embauchés, à condition que leur durée d'activité ne soit pas supérieure à 200 heures sur une période de 3 mois.

1.1.1.1.3 Les programmes d'insertion locale (P.I.L.)
Décrets n° 87-236 et 87-237 du 3 avril 1987 - (J.O. du 5 avril 1987).

Les P.I.L. ont été institués au profit des demandeurs d'emploi âgés de 25 ans et plus et bénéficiaires de l'allocation de solidarité spécifique. Les P.I.L. peuvent être organisés par les associations, les fondations, les collectivités territoriales, les établissements publics, les organismes de sécurité sociale, les comités d'entreprises et les personnes morales chargées de la gestion d'un service public. Ces organismes doivent offrir aux stagiaires des activités répondant à des besoins collectifs actuellement non satisfaits. Une convention doit être conclue avec l'Etat. Un revenu égal au montant de l'allocation de solidarité est garanti aux stagiaires par l'Etat pendant une durée de six mois renouvelable une fois. Un complément de ressources représentatif de frais est en outre versé par l'organisme d'accueil.

1.1.1.1.4. Le renforcement de la lutte contre le travail clandestin. Rapport social 1986 1.1.1.3.3. Circulaire interministérielle du 08 octobre 1987 (J.O. du 14.10.87).

La circulaire qui a été prise en application de la loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social traite du champ d'application, des différents cas d'incrimination et des présomptions. Lors de sa publication le Ministère des Affaires Sociales avait déclaré qu'elle illustre la ferme résolution du gouvernement à lutter contre le travail clandestin qui fausse la concurrence au détriment des entreprises respectueuses des règles sociales, pénalise financièrement l'Etat et les organismes de protection sociale, s'accompagne en général d'atteintes graves au droit du travail et est à l'origine de la plupart des trafics de main d'oeuvre.

1.1.1.1.5. L'aide à la réinsertion des chômeurs de longue durée (supérieur à un an)
Loi n° 87-518 du 10 juillet 1987 (J.O du 12 juillet 1987)
Décret n° 87-653 du 10 août 1987 (J.O du 11 août 1987)
Décret n° 87-670 du 14 août 1987 (J.O du 15 août 1987)

La loi a pour objectif non pas seulement de mener une politique d'assistance à l'intention des plus démunis mais de tenter de contrecarrer un processus de rejet croissant du marché du travail de nombreux travailleurs qui demeurent pourtant très aptes à exercer une activité.

La loi prévoit un volet prévention et un volet réinsertion.

Au titre de la prévention deux mesures ont été prévues :

Une possibilité de faire participer les salariés licenciés d'entreprise en redressement ou en liquidation judiciaire aux conventions de conversion (cf. après 1.1.1.1.6.).

Une pénalisation des employeurs procédant à des licenciements de salariés âgés de 55 ans ou plus sans que leur soit proposé le bénéfice d'une préretraite du fonds national de l'emploi. Les employeurs sont donc contraints de verser aux ASSEDIC une cotisation égale à trois mois de salaire. Toutefois cette cotisation est remboursée en cas de reclassement dans les trois mois suivant l'expiration du contrat de travail.

Au titre de la réinsertion la loi institue :

- une incitation à l'embauche sous forme d'une exonération à 50 % des cotisations de sécurité sociale dues par les employeurs embauchant un demandeur d'emploi de longue durée à l'issue d'un stage,
- deux formules nouvelles de formation en alternance
 - les contrats de réinsertion en alternance,
 - les stages de réinsertion en alternance.

Les deux forment diffèrent :

- par la situation juridique du chômeur dans l'entreprise : lorsqu'il est en stage il est stagiaire de la formation professionnelle rémunéré par l'Etat ; lorsqu'il est en contrat il bénéficie d'un contrat de travail et est rémunéré par l'entreprise.
- par le public visé : les stages s'adressent à des chômeurs de très longue durée (plus de deux ans). Les contrats s'adressent plus spécialement à des chômeurs qui ont entre un et deux ans de chômage.

1.1.1.1.6. Les conventions de conversion

Loi n° 86-1320 du 30 décembre 1986 - Décrets n° 87-132 et 87-133 du 27 février 1987 (J.O du 28 février 1987) - Accord interprofessionnel du 20 octobre 1986.

Il convient de rappeler que ce dispositif légal et conventionnel est destiné à accompagner la quasi totalité des licenciements économiques en aidant activement le reclassement des salariés dont l'emploi est menacé.

Les salariés qui adhèrent à cette convention perçoivent 70 % de leur salaire brut antérieur pendant un maximum de 5 mois. Il est procédé pendant cette période à un bilan évaluation orientation et il leur est proposé en fonction des résultats de ce bilan une formation dans la limite de 300 heures.

Pour pouvoir bénéficier d'un contrat de conversion les salariés doivent avoir au moins deux ans d'ancienneté dans leur emploi et être âgés de moins de 56 ans et 2 mois, âge à partir duquel les salariés devraient pouvoir bénéficier d'une préretraite du Fonds national de l'emploi.

1.1.1.1.7. La cessation anticipée d'activité.
Décrets n° 87-269 et 270 du 15 avril 1987 (J.O du 17 avril) et n° 87-603 du 31 juillet 1987 (J.O du 1er août) - Arrêté du 15 septembre 1987 (J.O du 1er octobre).

Les préretraites du Fonds national de l'emploi tendent à devenir des mesures obligatoires qui sont offertes à des salariés compris dans des licenciements économiques. Ainsi l'accord interprofessionnel du 20 octobre 1986 oblige l'entreprise à procéder à une exploration collective des possibilités offertes par les préretraités F.N.E. Par ailleurs l'employeur signataire d'une convention F.N.E. est désormais dispensé du versement de la cotisation "pénalisant" les licenciements "secs" de salariés ayant 55 ans ou plus (cf. ci-dessus 1.1.1.1.5).

Il n'existait jusqu'alors qu'un seul type de conventions d'allocations spéciales de F.N.E. celui concernant les préretraités après licenciement. Désormais les salariés menacés d'un licenciement économique qui acceptent la transformation de leur emploi à temps plein en emploi à mi-temps peuvent adhérer à une convention d'allocations spéciales mi-temps du F.N.E. signée entre l'Etat et l'entreprise. Le salarié n'est pas licencié, son contrat de travail subsiste et il ne participe pas au financement de la ressource garantie puisqu'il ne perçoit pas d'indemnité de licenciement.

1.1.1.1.8. Le conseil de prud'hommes
Décret n° 87-452 du 29 juin 1987 (J.O du 30)

Une procédure d'urgence devant le conseil de prud'hommes lors d'un litige portant sur un licenciement ou une rupture pour motif économique est mise en place. L'employeur doit, dans les 8 jours suivant la date à laquelle il reçoit la convocation devant le bureau de conciliation, fournir au tribunal les éléments qu'il a communiqués aux représentants du personnel. La séance de conciliation doit avoir lieu dans le mois de la saisine du conseil. Le bureau de conciliation doit ordonner la jonction des demandes de procédures effectuées au moment de la séance de conciliation. En cas d'échec de la séance de conciliation et lorsque l'affaire est en état d'être jugée une audience de jugement immédiate est possible. Sinon les mesures d'instruction et d'information doivent en principe être accomplies dans un délai de 3 mois.

1.1.1.1.9. La réforme de l'Agence Nationale pour l'Emploi. Ordonnance n° 86-1286 du 20 décembre 1986 - J.O du 25 décembre - Décret n° 87-442 du 24 juin 1987 - J.O du 25 juin

L'ordonnance a poursuivi trois objectifs :

- démultiplier les actions du service public du placement,
- favoriser le rapprochement entre l'A.N.P.E et l'U.N.E.D.I.C.,
- adapter le service public du placement aux réalités locales.

Ainsi le service public de placement des demandeurs d'emploi peut désormais être assuré non seulement par l'A.N.P.E. mais également par des établissements publics, organismes paritaires, collectivités locales ayant passé une convention avec l'A.N.-P.E.

Le décret fixe l'organisation et le fonctionnement de l'A.N.P.E. et institue auprès de chaque délégué régional un comité régional. Des comités départementaux peuvent également être mis en place.

La liste des demandeurs d'emploi est tenue par l'A.N.P.E. Ces personnes doivent, pour maintenir leur inscription, renouveler périodiquement leur demande et sont tenues de faire connaître, sans délai, aux services de l'A.N.P.E, tout changement affectant leur situation.

Peuvent être radiés de la liste des demandeurs d'emploi ceux d'entre eux qui, sans motif légitime, refusent :

- un emploi ressortissant à leur spécialité ou compatible avec leur formation antérieure et rétribué à un taux de salaire normalement pratiqué dans la profession et la région ;
- de suivre une action de formation ;
- de répondre aux convocations de l'A.N.P.E.

La radiation entraîne l'impossibilité d'obtenir une nouvelle inscription pendant une période pouvant atteindre 3 mois. Les décisions de radiation peuvent être contestées en formant un recours préalable devant le délégué départemental de l'A.N.P.E.

1.1.1.2. Les autres réformes

1.1.1.2.1. La durée et l'aménagement du temps de travail. Loi n° 87-423 du 19 juin 1987 (J.O du 20 juin 1987).

La loi apporte d'importantes modifications au Code du travail sur les points suivants :

- une modulation de la durée hebdomadaire du travail sur tout ou partie de l'année est permise autour d'une moyenne de 39 h par semaine ;
- la modulation est possible non seulement par convention ou accord de branche étendu mais également par accord d'entreprise ou d'établissement. Toutefois pour entrer en vigueur cet accord ne doit pas avoir fait l'objet de l'opposition du ou des syndicats non signataires ayant recueilli les voix de plus de la moitié des électeurs inscrits aux dernières élections professionnelles. La durée hebdomadaire du travail ne peut sauf par convention ou accord de branche étendu dépasser 44 heures.

La modulation doit être assortie de contrepartie (réduction de la durée du travail, avantage financier, temps de formation) laissée à l'appréciation des signataires.

- Les cas de recours à la récupération des heures perdues sont étendues (accidents, intempéries, "ponts", inventaire).
- Le calcul des heures supplémentaires devient possible sur un cycle de quelques semaines.
- Par accord de branche étendu ou par accord d'entreprise le paiement des heures supplémentaires peut être remplacé par un repos compensateur.
- Il peut être dérogé par accord de branche étendu complété par accord d'entreprise à l'interdiction du travail de nuit des femmes.
- Les dispositions spécifiques aux femmes concernant les pauses, le travail par relais et les jours fériés sont supprimées.
- La mise en oeuvre de contrats de travail intermittent est désormais possible par accord de branche étendu ou par accord d'entreprise.

1.1.1.2.2. L'emploi des travailleurs handicapés
Loi n° 87-517 du 10 juillet 1987 (J.O du 12 juillet)
Décrets n° 88-76 et 88-77 du 22 janvier 1988 (J.O du 23.01.88)

Remplaçant, à compter du 1er janvier 1988, une législation unanimement reconnue comme ancienne, complexe, peu efficace et mal respectée, la loi "qui conserve aux mutilés de guerre et assimilés le bénéfice d'une obligation d'emploi, tend à créer une dynamique en faveur de l'accès à l'emploi des travailleurs handicapés en prenant en compte les contraintes économiques des employeurs et en les associant pleinement à la politique qui leur est proposée".

Elle prévoit :

- . La substitution aux obligations de procédure en vigueur, d'une obligation de résultat concernant les entreprises de 20 salariés et plus : employer 6 % de travailleurs handicapés (au terme d'une période transitoire de trois ans).
- . La possibilité de s'exonérer, totalement ou partiellement, de cette obligation :
 - en versant, pour chaque emploi non pourvu, une contribution à un fonds de développement pour l'insertion professionnelle des handicapés ;
 - en appliquant un accord collectif qui prévoit un programme annuel ou pluri-annuel en faveur des travailleurs handicapés ;
 - ou en concluant des contrats de sous-traitance avec le secteur protégé.
- . L'extension à l'ensemble du secteur public (Etat, collectivités territoriales, établissements publics, hôpitaux) des obligations pesant sur les entreprises privées.

. Les décrets fixent notamment les modalités de décompte des catégories de bénéficiaires.

D'autre part, une liste des catégories d'emploi présentant des conditions d'aptitude particulières est établie. Les salariés occupant des emplois relevant des catégories qui figurent sur cette liste ne sont pas décomptés dans l'effectif servant de base au calcul de l'obligation d'emploi instituée par la loi. Cette liste sera reconsidérée en fonction des résultats de la première année d'application de la loi. Une commission désignée en son sein par le conseil supérieur de reclassement professionnel et social des handicapés formulera des propositions dans cette perspective.

Compte tenu de l'importance de la sécurité dans le domaine des transports la liste comporte une majorité de professions qui relèvent de ce secteur. Il s'agit notamment des personnels navigant technique de l'aviation civile, des officiers et matelots de la marine marchande, des maîtres d'équipage, des ambulanciers, des contrôleurs des transports, des agents et hôtesses d'accompagnement, des conducteurs routiers ou d'engins, des dockers et des capitaines et matelots, timoniers de la navigation fluviale.

1.1.1.2.3. La Réforme de l'apprentissage - Loi n° 87.572 du 23 juillet 1987 J.O. du 24.7.87.

Les dispositions essentielles de la loi sont les suivantes :

- . Les conditions préalables à la conclusion d'un contrat d'apprentissage sont assouplies : il n'est plus besoin "d'avis circonstancié d'orientation" pour l'apprenti, et la procédure d'agrément par l'employeur est allégée et accélérée ;
- . Sa finalité est élargie : le champ de l'apprentissage est ouvert à la préparation de tous les diplômes de l'enseignement technologique et des titres homologués ;
- . Sa durée est diversifiée : plus de "durée-type" de 2 ans ; pour permettre une meilleure adaptation aux professions et aux différents niveaux de qualification préparés, la durée d'un contrat d'apprentissage peut désormais varier de un à trois ans ;
- . La possibilité est admise de conclure plusieurs contrats successifs ;
- . L'horaire minimum de formation générale en Centre de formation d'apprentis est renforcé : il est relevé de 360 à 400 heures ;

- . La possibilité est désormais ouverte à certaines entreprises de dispenser elles-mêmes une partie des enseignements, dès lors qu'elles en ont les moyens humains et matériels (souci de favoriser le développement de l'apprentissage dans les entreprises de grande taille) ;
- . Les principes directeurs régissant jusqu'alors la rémunération de l'apprenti, à savoir : fixation par rapport au SMIC, détermination d'un taux de rémunération par semestre et variations en fonctions de l'âge, sont maintenus (les nouveaux barèmes tiendront compte de l'élévation à 25 ans -depuis juillet 1986- de la limite d'entrée en apprentissage) ;
- . La prise en charge par l'Etat de la part patronale des cotisations de Sécurité sociale dues pour les apprentis employés dans les entreprises de plus de 10 salariés est pérennisée.

1.1.1.2.4. Les mesures relatives à la législation des accidents du travail Loi n° 87-39 du 24 janvier 1987 (J.O. du 28.1.87).

Un système d'avance aux entreprises qui se veut incitatif pour la prévention des accidents du travail est institué. Les entreprises doivent souscrire auprès de la caisse régionale aux conditions d'une convention d'objectifs propre à leur branche d'activité : Les avances sont accordées dans la limite d'un montant fixé par voie réglementaire. Elles peuvent être ensuite acquises aux entreprises dans les conditions prévues dans la convention d'objectifs par exemple par une transformation en ristourne de cotisations.

Jusqu'ici l'employeur ne pouvait s'assurer contre les conséquences de sa propre faute inexcusable; mais il pouvait le faire contre celles commises par ceux auxquels il avait délégué ses pouvoirs. Or le chef d'une petite entreprise n'a souvent pas de responsable à ses côtés auquel il puisse donner délégation. C'est pour mettre fin à cette différence de traitement que le législateur a permis désormais à l'employeur de s'assurer contre les conséquences financières de sa propre faute inexcusable.

1.1.1.2.5. Intéressement dans le secteur public.
Loi n° 87.588 du 30 juillet 1987 Art.73.

Les entreprises publiques et les sociétés nationales employant des personnels sous statut peuvent désormais -dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat- conclure des accords d'intéressement de leurs salariés aux résultats de l'entreprise.

Cette extension du champ d'application des dispositions relatives à l'intéressement concerne notamment Air-France, la R.A.T.P., la S.N.C.F., l'Aéroport de Paris.

1.1.1.2.6. Le départ à la retraite.
Loi n° 87.588 du 30 juillet 1987 Art. 59.

La loi portant diverses mesures d'ordre social institue un droit spécifique du départ à la retraite du salarié que le départ soit volontaire ou à l'initiative de l'employeur.

Le salarié qui quitte volontairement l'entreprise pour prendre sa retraite est désormais soumis à un régime juridique particulier. Il doit en effet respecter soit le délai congé prévu par le Code du travail en cas de licenciement soit s'il est stipulé conventionnellement ou contractuellement une durée de préavis plus courte ou une condition d'ancienneté plus favorable le délai congé de départ à la retraite. Dans cette hypothèse le salarié a droit soit à l'indemnité de départ à la retraite prévue par la loi de mensualisation du 19 janvier 1978 (A noter que les salariés âgés de moins de 60 ans qui relèvent d'un régime spécial de sécurité sociale fixant un âge inférieur à 60 ans pour l'ouverture des droits à pension ou ne fixant pas de condition d'âge peuvent y prétendre) soit si elle est plus favorable l'indemnité de départ en retraite conventionnelle ou contractuelle.

Le départ à l'initiative de l'employeur s'analyse comme :

- une "mise à la retraite" si le salarié peut bénéficier d'une pension de vieillesse au taux plein et s'il remplit la condition d'âge requise pour en demander la liquidation,
- un licenciement dès lors que le salarié ne remplit pas l'une des deux conditions exigées. L'employeur doit alors faire la preuve d'un motif réel et sérieux. Dans ce cas la procédure de licenciement (entretien préalable) s'applique,
- la durée de préavis et l'indemnisation varient en fonction de la nature juridique du départ.

Si la convention collective ou le contrat de travail réglemente l'âge de la retraite le nouvel article L. 122-14-12 du Code du travail dispose qu'il convient de considérer comme "nulles et de nul effet" les clauses qui prévoient la cessation de plein droit du contrat de travail dès lors que le salarié atteint un âge déterminé on est en droit de bénéficier d'une pension vieillesse. Sont ainsi rendues ineffectives les clauses dites "couperet". Toutefois la circulaire de la direction des relations du travail du 8 septembre 1987 précise qui demeurent licites les dispositions "couperet" figurant dans les statuts du personnel des entreprises publiques et des établissements publics à caractère industriel et commercial.

L'interdiction des clauses "couperet" ne remet pas en cause la légalité des clauses dites "souples" qui prévoient un âge normal de départ à la retraite inférieur à l'âge requis par l'ouverture des droits à pension de vieillesse moyennant un régime particulier d'indemnisation. La rupture alors ne s'opère pas de plein droit et l'employeur a seulement la faculté de rompre le contrat de travail.

1.1.2. dispositions spécifiques au secteur des transports

1.1.2.1. Exclusion des sociétés d'économie mixte d'autoroutes du champ d'application de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 (art. 74)

Les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'ouvrages routiers à péage dont plus de la moitié du capital est détenu directement ou indirectement par l'Etat ou un de ses établissements publics sont exclues du champ d'application des dispositions de la loi dite de démocratisation du secteur public relatives à la composition et au fonctionnement du conseil d'administration ou de surveillance ainsi qu'à l'élection et au statut des représentants des salariés.

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

(voir 6ème Partie : 6.2.)

1.1.2.3. Le renouvellement de la taxe parafiscale destinée au développement de la formation professionnelle dans les transports fixant les taux pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1987.

Un arrêté du 29 décembre 1986 (publié au journal officiel du 1er janvier 1987) fixe les taux pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1987. Une augmentation de 7 % du taux de la taxe a été retenue.

Un nouvel arrêté en date du 14 décembre 1987 a été publié au journal officiel du 27 décembre afin de fixer les taux pour la période du 1er janvier au 31 décembre 1988. Une augmentation de 6,5 % du taux de la taxe a été retenue.

Il a été tenu compte, pour la fixation des taux, de deux éléments : d'une part, la nécessité de ne pas alourdir excessivement les charges des entreprises, d'autre part les besoins de financement de la formation professionnelle dans les transports qui s'orientent dans deux directions principales :

- l'amélioration de la sécurité routière liée au trafic poids lourds en professionnalisant mieux les conducteurs.

- la modernisation des entreprises de transports dans la perspective de l'ouverture du Marché Européen en 1993.

1.1.2.4. - Les conditions de travail, le congé des délégués syndicaux, le congé de disponibilité parental et la sécurité du personnel de la SNCF.

a) Les conditions de travail.

L'arrêté et la circulaire du 8 août 1979 portant réglementation de la durée du travail du personnel de la SNCF ont été modifiés. Les nouvelles dispositions adoptées ont fait l'objet de l'arrêté et de la circulaire du 14 avril 1987. Sans les exposer en détail et de façon exhaustive, les principales mesures relèvent des trois domaines suivants, selon la classification de la SNCF:

- réduction de la pénibilité et des contraintes,
- qualité de la vie,
- organisation du travail.

Réduction de la pénibilité et des contraintes.

Pour le personnel roulant, la priorité retenue a consisté à réduire la durée de travail effectif des séances de travail de nuit les plus pénibles.

Pour le personnel sédentaire, la durée du travail effectif d'une journée de service considérée isolément ne peut plus excéder 8 h 30 si elle comprend tout ou partie de la période 0 heure - 4 heures. Les conditions de compensation et de rémunération de l'astreinte ont été revues et améliorées.

Qualité de la vie.

On s'est attaché à améliorer les conditions de vie familiale d'une part, en substituant à l'actuelle notion de "repos du dimanche" la notion de "week-end" ; d'autre part, en garantissant à chaque agent un minimum de 20 week-ends par an au lieu d'un minimum de repos périodiques le dimanche, comme précédemment. Par ailleurs, pour les roulants, l'attribution d'un repos simple est devenue exceptionnelle et ne peut se faire que le dimanche.

Organisation du travail.

Pour mieux répondre aux aspirations des agents, les roulements et tableaux de service peuvent être modifiés par les chefs d'établissement en respectant la procédure prévue à cet effet.

D'autres mesures complémentaires confirment les grands axes retenus en matière de nombre et durée de repos, pour les roulants et pour les sédentaires.

b) Le congé des délégués syndicaux.

Une modification a été apportée, par décision du Ministre du 9 mars 1987, à l'article 7 du chapitre I du Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel. Elle traite du congé accordé aux délégués syndicaux et consiste à adapter les dispositions du statut à l'évolution intervenue au sein de l'entreprise.

c) Le congé de disponibilité parental d'éducation.

Une décision ministérielle du 1er juin 1987 a modifié l'article 12 du chapitre X du Statut. Cette modification a trait au congé parental d'éducation qui était de 2 ans et prend fin désormais à la date du 3ème anniversaire de l'enfant.

d) La sécurité du Personnel de la SNCF.

Un règlement de sécurité relatif à l'intervention d'une entreprise extérieure dans les emprises de la SNCF ou de la SNCF dans les établissements d'une entreprise extérieure a été homologué par décision ministérielle du 2 septembre 1987. Ce règlement a été, bien entendu, pris en accord avec le Ministère des affaires sociales et de l'emploi après concertation avec la Commission Nationale Mixte d'Hygiène et de Sécurité.

Par ailleurs, au cours de l'année 1987, ont été poursuivis les travaux de préparation d'un règlement visant à "formaliser" à la SNCF les obligations prévues par le Code du travail, en matière de formation des personnels à la sécurité. (la décision ministérielle d'homologation a été signée le 17 mars 1988).

1.2. DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

1.2.1. DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

1.2.1.1. La formation professionnelle continue

Les partenaires sociaux -CNPFF et CGPME d'une part ; CFDT, CFTC, CGT-FO et CGC d'autre part- ont signé, le 3 juin 1987, un protocole d'accord visant à la relance de la négociation en matière de formation. Les branches professionnelles -qui ne l'ont pas déjà fait ou ne l'ont fait que partiellement- sont invitées à conclure des accords, en faisant plus particulièrement porter leur "examen" sur les points suivants :

- . Formations liées aux projets importants d'introduction de nouvelles technologies ;
- . Formations destinées aux salariés les moins qualifiés ;
- . Formations adaptées aux P.M.E. (y comprise les entreprises de moins de 10 salariés) ;
- . Prise en compte de l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes dans les actions de formation ;
- . Conséquences éventuelles de l'aménagement du temps de travail sur l'organisation de la formation.

1.2.1.2. Place et rôle du personnel d'encadrement

Le CNPFF et la CGC ont signé, le 10 juin 1987, une "déclaration commune de fin d'entretien sur la place et le rôle du personnel d'encadrement dans les entreprises françaises".

Partant de l'affirmation que "le personnel d'encadrement détient une responsabilité majeure dans les capacités d'adaptation des hommes et des entreprises face à la compétition internationale et aux mutations technologiques" la déclaration se prononce pour les objectifs suivants :

- . Une entreprise participative ;
- . Une rémunération motivante ;
- . Une participation financière ;
- . Une formation dynamique ;
- . Une mobilité active ;
- . Une création d'entreprise facilitée ;
- . Une retraite équilibrée ;
- . Un réel exercice syndical.

Bien entendu les objectifs doivent pour se concrétiser figurer dorénavant dans les accords de branche ou d'entreprise.

1.2.2. - SNCF.

1.2.2.1. - Hygiène et sécurité.

Dans le cadre de la protection des risques ferroviaires, la Commission Nationale Mixte d'Hygiène et de Sécurité a poursuivi l'étude de dispositifs automatiques d'annonces et d'alerte pour permettre aux agents travaillant sur les chantiers de voies ferrées d'effectuer les travaux en toute sécurité.

1.2.2.2. - Gestion des carrières.

Dans le cadre de la réforme des filières par "grands métiers", une modification est intervenue au règlement de la filière "Sernam".

Par ailleurs, depuis le 2ème semestre 1987, l'étude relative à la création de la filière "commercial" est poursuivie au sein de la Commission du Statut. La description de la filière comportera, pour le personnel d'exécution, trois spécialités :

- . "voyageurs-service des gares",
- . "voyageurs-service des trains",
- . "Fret" ;

et pour les collègues maîtrise et cadres, deux spécialités :

- . "voyageurs",
- . "Fret".

1.2.2.3. - Représentation du Personnel.

Le chapitre III, qui a pour objet de définir les modalités d'exercice des fonctions dévolues par les chapitres V et VI du Statut aux représentants du personnel, a été entièrement remanié. Les modifications apportées ont consisté à regrouper les anciens délégués indiciaires et catégoriels en une seule institution : les délégués de Commission. Ce nouveau chapitre a été homologué par décision ministérielle du 30 septembre 1987.

1.3. LA REFLEXION DANS LE DOMAINE SOCIAL

L'année 1987 a été marquée par une réflexion en profondeur sur l'avenir de la politique sociale. Aussi, a-t-il paru opportun d'analyser succinctement les grandes lignes de cette réflexion. Nous ne ferons que citer le rapport de M. Joseph WRESINSKI soumis au Conseil économique et social sur la "grande pauvreté et la précarité économique et sociale" et le rapport de M. ARTHUIS sur le développement de la participation et de l'intéressement dans le secteur public et l'Administration dont les grandes lignes ont été présentées au Conseil des ministres du 30 septembre 1987.

1.3.1. LE RAPPORT DALLE-BOUNINE "POUR DEVELOPPER L'EMPLOI"

Rédigé à la demande du Ministre des Affaires sociales et de l'emploi le rapport formule une série de propositions:

- Une baisse du nombre de jours fériés et une augmentation de l'horaire officiel de travail,
- un intéressement des salariés au progrès de la productivité de leur entreprise,
- une incitation à la modernisation des entreprises par le crédit d'impôt,
- des incitations fiscales destinées à stimuler la création d'entreprises,
- une amélioration du système d'apprentissage,
- une modernisation du système national de protection sociale et notamment des mesures destinées aux demandeurs d'emploi pour les inciter à travailler à temps partiel ou à durée déterminée pendant leur période d'indemnisation maximale,
- des réformes administratives dans les relations de travail de façon à ne pas décourager les petites entreprises qui sont le plus à même d'offrir des emplois à temps partiel ou à durée déterminée. Il s'agit en particulier de calculer les effectifs sur le nombre d'heures effectivement travaillées divisées par le nombre d'heures ouvrables, de décompter les congés payés, les temps de délégation et de formation à partir des heures effectivement travaillées, de simplifier les calculs de paye et de cotisations, de dé plafonner les cotisations sociales.

Ce rapport qui devait, selon la mission confiée à M. DALLE par le Premier Ministre, se limiter aux emplois dits "intermédiaires" a été étendu à l'ensemble de la situation de l'emploi. En inscrivant en tête des mesures préconisées une augmentation significative de la durée du travail, les rédacteurs ont provoqué des réactions très critiques des organisations syndicales de salariés.

1.3.2. LES ETATS GENERAUX DE LA SECURITE SOCIALE - LE RAP- PORT DU COMITE DES SAGES

Après une large consultation le Comité des sages a remis, son rapport sur la sécurité sociale au Premier ministre le 20 octobre 1987.

Ses réflexions ont été reprises dans les dossiers introductifs aux Etats généraux de la Sécurité sociale. Une première phase au niveau départemental, du 29 juin au 10 juillet 1987, a consisté en des échanges sur plusieurs demi-journées, sous la présidence du Préfet.

Au plan national, les états généraux se sont déroulés les 12 et 13 novembre à Paris avec la participation des représentants de tous les partenaires intéressés par la protection sociale. Il s'est dégagé de ces délibérations un très large consensus pour que ne soient pas remis en cause les principes mêmes des régimes existants dans notre pays : solidarité en matière de maladie, répartition en matière de retraites, non discrimination et incitation nataliste en matière de prestations familiales. En revanche, en ce qui concerne les modalités d'action sur les dépenses et les ressources de la sécurité sociale les points de vues exprimés sont restés très divergents, sauf sur l'augmentation de la taxation de l'alcool et du tabac.

Le comité des sages ne semble pas avoir tenu compte des problèmes spécifiques à certains métiers des transports, aux conditions de travail et de sécurité particulières à ces métiers.

Ce comité estime que, en période de moindre croissance économique avec un chômage important une "forte solidarité est indispensable pour éviter les phénomènes d'exclusion de catégories sociales de plus en plus nombreuses. Ses recommandations visent à "affirmer la maîtrise des dépenses de la Sécurité Sociale et à asseoir leur financement sur une base plus équitable pour obtenir au moins une "rémission" dans les difficultés sous peine de choix plus drastiques.

Le rapport comporte deux grandes parties : constatations sur les tendances des prochaines décennies et recommandations.

Les propositions les plus notables concernent quatre grands chapitres:

La politique de la famille

Le comité place la politique familiale en tête des priorités. Il préconise :

- une orientation prioritaire vers le renforcement de l'aide à la venue du troisième enfant,
- l'exclusion dans l'attribution des prestations familiales de toute discrimination fondée sur la nationalité,
- la mise en place de mécanismes permettant à l'un ou l'autre des parents de choisir librement d'exercer ou non une activité professionnelle,

- la suppression progressive des conditions de ressources dans l'octroi des prestations familiales dont le montant devrait parallèlement être inclus dans le revenu imposable.

L'Assurance vieillesse

Le Comité estime qu'une adaptation des régimes de retraites s'impose pour faire face aux déséquilibres financiers qui les menace. Ses principales conclusions sont les suivantes :

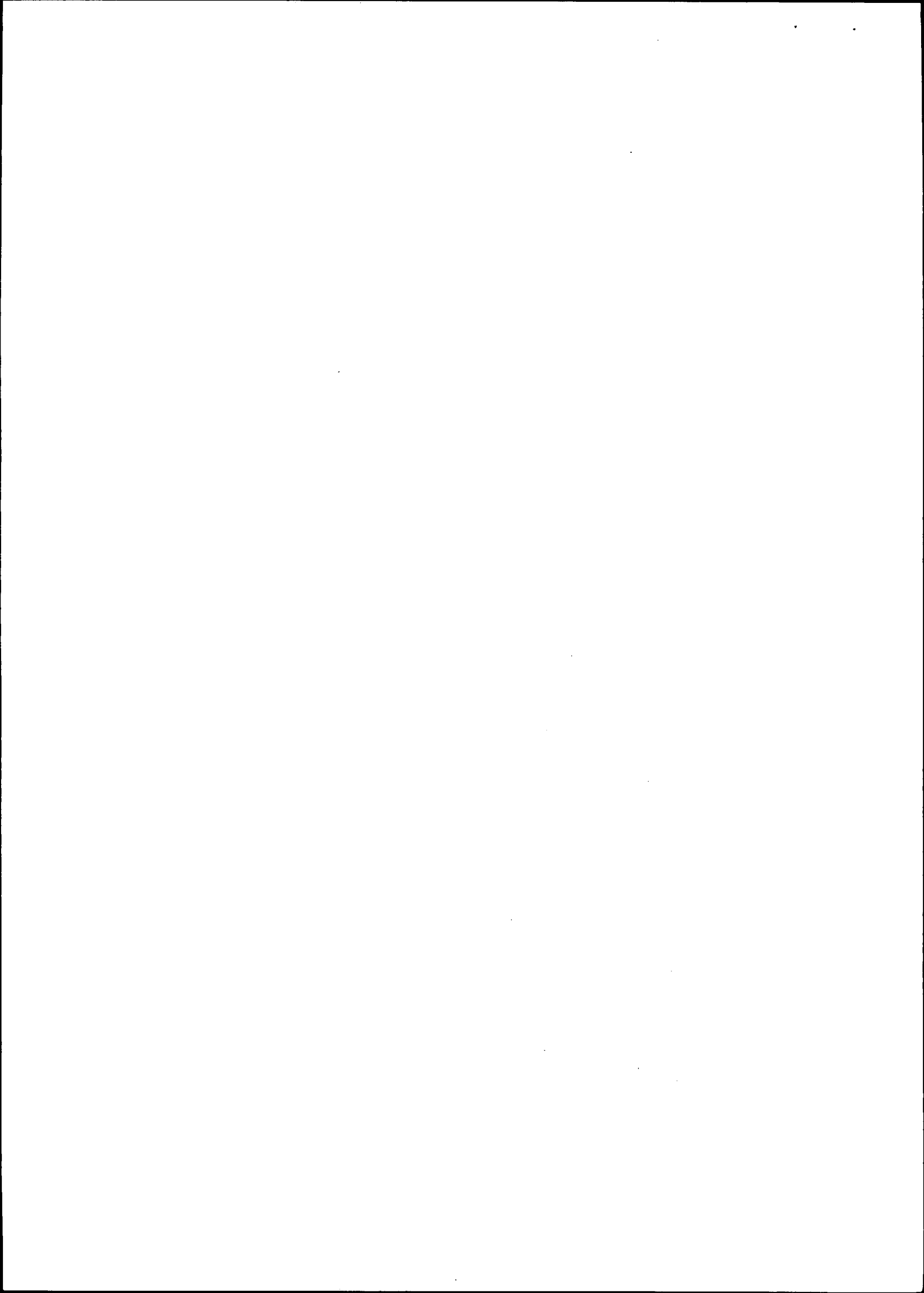
- les mécanismes de revalorisation des pensions doivent s'efforcer de préserver sur une longue période une évolution comparable à celle des salaires afin que les retraités soient associés comme les actifs tant aux fruits qu'aux aléas de l'évolution économique ;
- il semble inévitable de relever progressivement dans tous les régimes l'âge d'ouverture des droits à pension au taux plein et en particulier, dans le secteur public, la réduction vise la suppression de la liste des "services actifs" qui autorise les départs précoces en retraite ;
- il convient de renforcer le caractère contributif des régimes de base qui entraînerait notamment le réexamen de la période de référence prise en compte pour le calcul de la retraite ;
- il paraît indispensable d'harmoniser les droits des ressortissants des différents régimes de base : à ce titre le comité des sages avance que "Alors que tout concorde pour envisager un durcissement des règles d'ouverture des droits dans le régime général, il paraîtrait inéquitable de maintenir en l'état des conditions encore plus avantageuses dans les régimes spéciaux, surtout lorsque ces derniers font appel pour leur financement au budget de l'Etat. Les mesures d'harmonisation doivent s'appliquer à tous le moins, à bref délai, aux ressortissants de ces régimes nouvellement ou récemment recrutés" ;
- la réforme des droits dérivés s'imposera à terme.

Le financement

Le Comité propose un prélèvement fiscal sur tous les revenus sans plafonnement dont le taux serait fixé chaque année par le Parlement ainsi que la fiscalisation du financement des allocations familiales.

L'organisation de la Sécurité Sociale

La création d'un Conseil National de la Sécurité Sociale qui remettrait un rapport annuel au Parlement est souhaité.



ZEME PARTIE - SITUATION DE L'EMPLOI

Cette année encore, 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 d'origine variée 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 suivre 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 et de l'INSEE.

Globalement le secteur des transports pour compte d'autrui est porteur d'emplois, il utilise en 1987 835.000 salariés dont 298.400 dans les grandes entreprises nationales (S.N.C.F. - R.A.T.P. - Air-France - Air-Inter) et 536.400 dans les entreprises privées.

Il a paru intéressant de joindre en annexe (tableau n° 1) l'évolution des effectifs salariés du secteur des transports publiés par la Commission des comptes des transports de la nation dans son "Rapport intérimaire" bien que les chiffres relatifs à 1987 n'aient qu'un caractère provisoire et soient susceptibles d'être révisés lors de la publication du rapport sur les comptes de l'année 1987 qui sera présenté en juin.

L'effectif des salariés des établissements de transport (n.c. S.N.C.F. et R.A.T.P.), augmentent de 13.800 emplois en moyenne annuelle en 1987 d'après les statistiques de l'I.N.S.E.E., contre 10.000 en 1986. Cette évolution contraste avec la baisse de 11.000 emplois à la S.N.C.F. en 1987 et 9.000 emplois en 1986. Ce double mouvement, amorcé en 1985 et amplifié en 1986, se poursuit donc en 1987.

D'après les premiers résultats de l'UNEDIC, les effectifs du transport routier de marchandises augmentent en 1987 de 5,4 % contre 3,4 % en 1986. Au contraire, l'emploi continue de baisser dans le transport maritime : - 13,3 % contre - 10,9 % en 1986.

2.1. - Transports routiers de marchandises et de personnes

2.1.1. Les tableaux 2 a), 2 b), 3 a), 4 a), 4 b) et 5 annexés au présent rapport reprennent, en les actualisant, les données chiffrées fournies à partir de l'année 1974. La dernière année statistiquement enregistrée lors des enquêtes annuelles d'entreprises effectuées par l'observatoire économique et statistique des transports du ministère des transports concerne l'année 1985.

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 (31.823 en 1985) a diminué (32.487 en 1984) mais cela est dû uniquement aux transports de marchandises (- 685 en 1985 au lieu de + 1910 en 1984).

Le nombre de salariés qui avait diminué en 1983, essentiellement du fait du transport de marchandises, et augmenté de 6.020 unités (273.318) en 1984, diminue à nouveau de 3.515 en 1985.

Le personnel roulant est passé de 186.175 en 1984 à 178.662 en 1985.

Selon la taille des entreprises on note les évolutions suivantes :

- Les entreprises sans salariés (11.851) ont diminué en valeur absolue dans le transport de marchandises (- 3,96 %). Elles représentent 41,01 % du total contre 41,7 % en 1984.

Le nombre de petites entreprises entre 1 et 10 salariés qui avait diminué dans le transport de marchandises en 1983 et subi une forte augmentation en 1984, diminue à nouveau en 1985.

Dans le transport de marchandises : (tableau 2 a)

Les entreprises de moins de 10 salariés (24.717) représentent 85,5 % de l'ensemble ; elles ne regroupent que 23,0 % des salariés mais 27,8 % des roulants.. Pour ces trois données on constate une légère réduction entre 1984 à 1985. Dans le même temps les entreprises de 10 à 50 salariés ainsi que le nombre de leurs salariés ont augmenté. Les effectifs passent de 76.578 salariés à 77.417.

- Le nombre des entreprises de plus de 50 salariés s'accroît légèrement mais le nombre de leurs salariés diminue (69.541 au lieu de 72.329).

Globalement le nombre de salariés a diminué : 190.854 en 1985 contre 195.134 en 1984.

- Dans le domaine de la location de véhicules industriels (tableau 4 b) on note : une stabilisation du nombre d'entreprises (2.065 contre 2.685) et un accroissement du nombre de salariés (20.924 contre 20.075). Le nombre de roulants est passé de 13.416 à 13.226.

- L'évolution du secteur des activités auxiliaires de transport (tableau n° 5) est marquée par :

. un accroissement important des effectifs salariés qui passe de 57.281 à 64.484 ; cet accroissement est encore plus important pour les effectifs de salariés roulants qui passe de 10.088 à 15.199.

. une nette diminution du nombre des entreprises de plus de 50 salariés (160 au lieu de 178) représentant 12,8 % des entreprises au lieu de 15,8 %. Mais les effectifs salariés de ces entreprises sont passés de 46.263 à 53.803 et les roulants de 8.210 à 12.880.

Cette évolution semble marquer une transformation structurelle importante des grandes entreprises d'auxiliaires et tout particulièrement des entreprises de plus de 200 salariés dont les effectifs de salariés roulants passent de 5.810 à 10.420.

Pour le transport de voyageurs on peut souligner (tableau n° 3 a) :

- une légère croissance tant pour les entreprises (2.928 contre 2.907) que pour les salariés (79.889 contre 78.184) ;

- Une croissance plus accentuée dans le transport urbain (33.031 salariés en 1985 - 31.999 salariés en 1984) que dans le transport non urbain (46.858 salariés en 1985 contre 46.185 en 1984) ;

- Un léger accroissement des entreprises de moins de 10 salariés et du nombre de salariés qu'elles emploient (5.518 contre 5.249 - + 5,1 %) ;

- Les entreprises de plus de 50 salariés regroupent dans le transport non urbain 49,5 % des effectifs, dans le transport urbain elles en regroupent 95,7 % ; leurs effectifs ont continué à s'accroître (54.816 en 1985 contre 53.346 en 1983).

On peut compléter ces observations à partir de l'enquête de l'U.T.P. (Tableau n° 3 b) sur les réseaux V.F.I.L. et urbains) et remarquer, comme en 1986, l'importance relative du personnel à temps partiel dans les V.F.I.L.

2.1.2. Si les informations présentées dans le tableau 1 sont récentes, elles n'ont qu'un caractère provisoire et global. Les informations contenues dans les tableaux 1 bis, 2 a), 2 b), 3 a), 4 a), 4 b) et 5 ne permettent pas de connaître la situation postérieure à 1985. Des indications tendanciennes peuvent être dégagées à partir des données statistiques plus récentes de l'UNEDIC qui concernent l'année 1986 ou même des enquêtes de conjoncture conduites par le Centre de productivité des transports. On relèvera les indications prévisionnelles de la Commission nationale paritaire professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport.

2.1.2.1 - Le tableau des effectifs salariés du secteur industriel, commercial et semi public par activités économiques (France entière) au 31 décembre 1986 établi par l'UNEDIC permet d'extraire quelques données essentielles dans le domaine des transports de marchandises.

| Etablissement (au 31 décembre) | | | Activités | Effectifs au 31.12.81 | Effectifs 31.12.85 (rectifiés) | Evolution en % 1981/1985 | Effectifs au 31.12.86 | Evolution en % 1985/1986 |
|-----------------------------------|--------|--------|---|--------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1981 | 1985 | 1986 | | | | | | |
| 8.308 | 8.156 | 8.510 | Transports routiers de marchandises en Z.L. | 97.630 | 101.454 | + 3,92 % | 107.341 | + 5,80 % |
| 7.344 | 7.565 | 7.766 | Camionnage et transp. de marchandises en Z.C | 58.215 | 65.416 | + 12,37% | 68.528 | + 4,76 % |
| 1.429 | 1.229 | 1.244 | Déménagement | 14.484 | 13.049 | - 9,91 % | 13.215 | + 1,27 % |
| 1.449 | 1.571 | 1.597 | Location de véhicules industriels | 19.887 | 21.233 | + 6,77 % | 21.486 | + 1,19 % |
| 2.458 | 2.454 | 2.478 | Collecte de frets terrestre et fluvial | 61.103 | 59.834 | - 2,1 % | 58.941 | - 1,49 % |
| 20.988 | 20.975 | 21.595 | | 251.319 | 260.986 | + 3,85 % | 269.511 | + 3,27 % |

- Pour les transports routiers de marchandises en zones longue et courte, les effectifs sont passés, en 5 ans, de 155.845 à 175.869, soit une augmentation de 12,85 % dont 5,77 % au titre de 1986. Durant la même période, le nombre d'établissements a augmenté de 3,99 % dont 3,55 % au titre de 1986. Le renforcement des entreprises travaillant en zone longue, amorcé en 1985, est très nettement confirmé en 1986 : leurs effectifs qui avaient déjà augmenté de 1,72 % en 1985 s'accroissent en 1986 de 5,8 % et le nombre des établissements s'accroît de 4,34 %.

- Les effectifs salariés des entreprises de déménagement sont en décroissance de 1981 à 1984 : 14.484 salariés en 1981 - 13.084 en 1984, soit - 9,7 % en trois ans. L'amélioration de 1985 (+ 0,8 %) s'est poursuivie en 1986 (+ 1,27 %).

- Le nombre des établissements de location a légèrement augmenté ainsi que l'effectif salarié du secteur.

- Le nombre des établissements de collecte de frets qui avait atteint un minimum en 1983 poursuit depuis cette date une légère croissance. En revanche les effectifs dont la décroissance régulière avait marqué une pause en 1985, diminuent à nouveau.

- L'effectif salarié relevant de l'UNEDIC pour l'ensemble des secteurs économiques était passé de 13.321.241 en 1983 à 12.778.332 en 1984 et à 12.686.726 à la fin de 1985 (1), soit une diminution de 4,76 % sur deux ans. Le ralentissement notable de la détérioration en 1985 (- 0,7 % ou - 0,6 % selon que l'on utilise les chiffres initiaux ou les chiffres rectifiés) s'est poursuivi en 1986 avec un effectif total de 12.692.116 au 31 décembre. Dans un contexte de légère dégradation ou de stagnation le transport routier de marchandises apparaît donc comme créateur d'emplois puisque les effectifs globaux retenus dans le tableau ci-dessus ont crû de 3,85 % de 1981 à 1985 et de 3,27 % pour la seule année 1986.

Pour les transports urbains de voyageurs, les statistiques de l'UNEDIC indiquent que l'effectif est passé de 32.760 à 32.835 au cours de 1986. Pour les transports routiers non urbains de voyageurs, l'effectif est passé de 43.874 à 43.942. Au total : 76.189 fin 1984, 76.235 fin 1985 et 76.777 fin 1986.

2.1.2.2.- Les statistiques de l'UNEDIC ne concernent que 1986. En 1987 les enquêtes trimestrielles de conjoncture du **Centre de productivité des transports** indiquent une poursuite de l'évolution favorable de l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises.

Au fil des trimestres 1987, c'est toujours en matière de recrutement de conducteurs routiers que l'on constate la plus forte tendance à la hausse ; le nombre des entreprises qui recrutent représentant 13 à 18 % des enquêtes au lieu de 9 à 14 % en 1986.

Les prévisions de recrutement des entreprises demeurent optimistes pour le premier trimestre 1988 puisque 13 % des entreprises recrutant des conducteurs routiers ont déclaré (comme il y a 1 an déjà) qu'elles avaient l'intention de recruter. 30 % des entreprises déclarent avoir des problèmes de recrutement. 8 % des entreprises au quatrième trimestre 1987 et 10 % au troisième trimestre ont augmenté leurs effectifs de conducteurs internationaux au lieu de 5 et 6 % au cours des mêmes trimestres en 1986.

La tendance à l'accroissement des effectifs est modérée en ce qui concerne les ouvriers, employés et techniciens, et agents de maîtrise ; elle est très faible en ce qui concerne les cadres.

Une entreprise sur cinq a fait appel à du personnel intérimaire au cours du premier trimestre, une entreprise sur quatre au cours des deuxième et quatrième trimestres et plus d'une entreprise sur trois au cours du troisième trimestre (37 % alors que les prévisions étaient seulement de 24 %).

2.1.2.3. La Commission paritaire nationale pour l'emploi et la formation professionnelle dans les transports et activités auxiliaires du transport (C.P.E.), constatant l'écart croissant entre les effectifs recensés par la Caisse nationale d'assurances maladie (CNAM) et l'UNEDIC (16.000 en 1984 - 17.000 en 1985 - 24.000 à la fin 1986 - la CNAM recensant 317.000 postes contre 341.000 pour l'UNEDIC), retient des chiffres médians (316.000 fin 1985, 325.000 fin 1986 et 335.000 fin 1987), soit une hausse de l'ordre de 3 % en 1986 et 1987 à comparer à la hausse de 3,27 % constatée en 1986 à partir des statistiques de l'UNEDIC pour un effectif de 270.000 personnes seulement analysé dans le tableau du paragraphe 2.1.2.1.

(1) 12.700.772 selon les chiffres rectifiés publiés par l'UNEDIC en 1987.

Le tableau ci-après présente les effectifs estimés fin 1987 par familles professionnelles ainsi que les prévisions des évolutions en 1988.

| Répartition des postes par famille | « Familles professionnelles » | Nombre de postes de travail recensés à la fin 1987 (chiffres indicatifs) | Évolution 1988/1987 | |
|------------------------------------|---|--|--|--|
| | | | Nombre de postes de travail offerts (temps plein et temps partiel) (a) | Nombre de salariés en stage au titre des plans formation (b) |
| 3 % | • Direction | 10 050 | = | + |
| 1 % | • Production | 3 350 | = | = |
| 3 % | • Gestion | 10 050 | + | + |
| 2 % | • Vente | 6 700 | + | + |
| 5 | • Techniques d'exploitation — Transports internationaux — Transports nationaux — Déménagements | 16 750 | + = - | + = = |
| 9,5 | | 31 825 | | |
| 3 | | 10 050 | | |
| 6,5 % | • Magasinage et manutention • Conduite des véhicules — Transports de personnes | 21 775 | = | - |
| 1 | - 1 ^{er} groupe (d) - 2 ^e groupe (c) — Transports de marchandises | 3 350 | = = + | + = - |
| 10 | | 33 500 | | |
| 12,5 | | 41 875 | | |
| 21 | - 1 ^{er} groupe (c) - 2 ^e groupe (d) - 3 ^e groupe (e) | 70 350 | = = | + = |
| 8 | | 26 800 | | |
| 4 % | • Maintenance des véhicules | 13 400 | = | + |
| 10,5 % | • Interprofessionnel | 35 175 | = | + |
| 100 % | Toutes catégories professionnelles confondues | 335 000 (f) | Tendance générale = | Tendance générale + |

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

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

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

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

(e) Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches : autonomie, technicité, connaissance d'une langue étrangère, etc. ;

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

B.T. n°2269 du 01.01.1988

Par rapport au recensement fin 1986, on enregistre un accroissement notable du nombre des cadres de direction (+ 23,7 %) alors que l'an dernier on prévoyait une stagnation mais ce chiffre a probablement pour origine partielle des modifications de la technique statistique difficiles à interpréter.

L'accroissement est plus modeste pour les cadres de production. Il est très net comme il l'était prévu pour les cadres de gestion. La part de la famille "Vente" demeure stable avec une hausse de 3 %.

Les techniciens d'exploitation sont globalement en régression relative (17,5 % au lieu de 18 % du total). Cette réduction est due uniquement aux transports nationaux (- 2,1 %). Les effectifs des techniciens d'exploitation des transports internationaux (+ 3 %) et du déménagement (+ 3 %) évoluent au rythme moyen. Ils ont au contraire régressé en ce qui concerne le magasinage et de la manutention (- 4,3 %). Les conducteurs de véhicules voyageurs ont suivi la hausse générale de 3 %. Quant aux conducteurs de transports de marchandises, leur nombre s'est accru de 3,9 %. Ainsi, seules les prévisions de baisse des effectifs faites il y a un an en ce qui concerne le magasinage et la manutention auraient été confirmées par les faits.

2.2. S.N.C.F. (tableau n° 6)

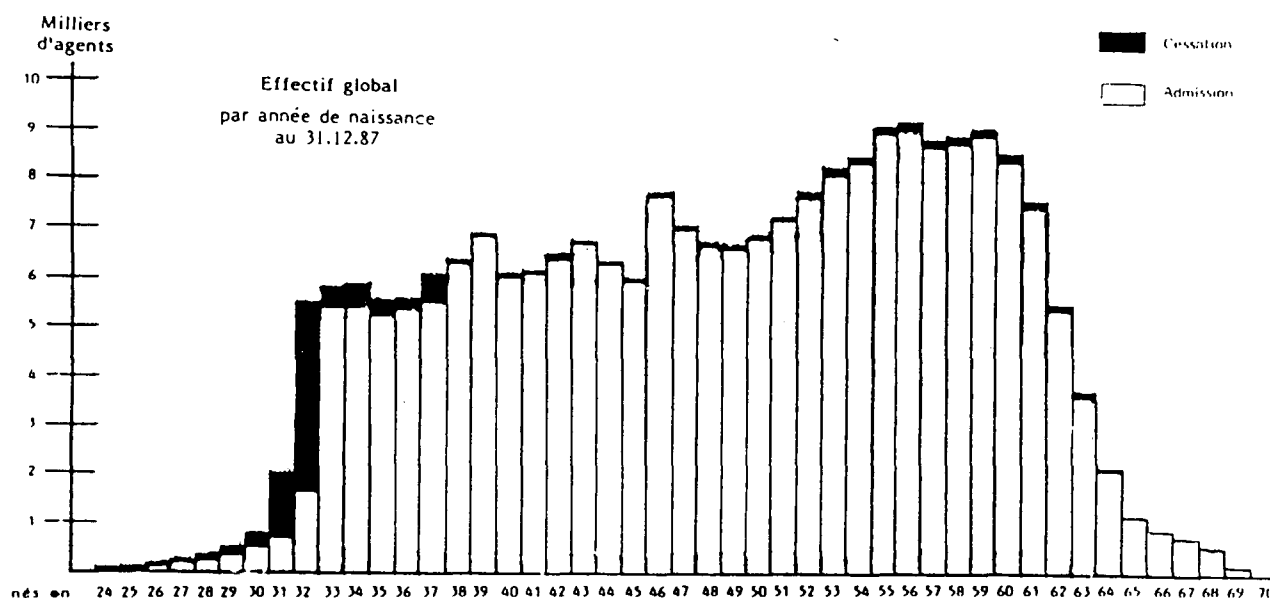
L'effectif moyen à disposition du personnel de l'entreprise s'est élevé en 1987 à 222.426 agents contre 233.404 l'année précédente, correspondant à une diminution de 10.978 agents.

Comparativement à 1986, les cessations de fonctions ont été plus importantes : 11.304, dont 7.237 départs en retraite, contre 10.846. Les possibilités de départ volontaire de l'entreprise offertes aux agents appartenant à des filières et à des résidences excédentaires ont concerné 2.062 agents ; 1.493 avaient déjà bénéficié de ces dispositions pour la période de mai à décembre 1986.

872 admissions au cadre permanent, dont 303 embauchages directs, sont intervenues dans l'année. Par ailleurs, au titre de l'effort de solidarité pour l'emploi des jeunes, la S.N.C.F. a conclu, en 1987, 896 contrats TUC dont, 803 de trois mois, 83 de quatre à neuf mois et 10 de douze mois. Ainsi depuis mai 1985, près de 6.000 contrats ont été signés. La diminution sensible des TUC enregistrée en 1987 par rapport à 1986 (1779 contrats TUC avaient été signés) provient d'une baisse de la demande, l'entreprise ayant des capacités d'accueil supérieures au nombre de candidatures. Un effort d'information a été entrepris pour pallier cette situation, notamment au niveau des ANPE.

Le personnel féminin, en légère diminution (20.242 contre 21.127) est resté proportionnellement stable (9,3 % de l'effectif contre 9,2 %) l'année précédente.

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



2.3. R.A.T.P. (tableau n° 7)

Les effectifs de la R.A.T.P. s'élevaient au 31 décembre 1987 à 39.950 agents contre 40.088 au 31 décembre 1986. Pour la troisième année consécutive les effectifs ont diminué dans l'entreprise. Ce léger repli a touché le personnel sédentaire et notamment le personnel d'exécution dans la catégorie exploitation (ateliers, travaux, administration) et roulants (- 22 Métro et autobus).

Le solde négatif est de 138 contre 178 en 1986.

La main d'oeuvre féminine a augmenté (+ 40 par rapport à 1986). Elle représente 16 % de l'effectif total.

Au titre des travaux d'utilité collective, la R.A.T.P. a effectué environ 3.248 recrutements de jeunes stagiaires de mai 1985 à juin 1987. Au 31 décembre 1987, 650 stagiaires étaient engagés pour une durée d'un an. Il convient de souligner que l'entreprise consent un effort important pour assurer des actions de formation très diverses. Une formation professionnelle est offerte à ceux des jeunes stagiaires qui le désirent. Au 31 mars 1988, près de 200 TUC ont pu être embauchés dans le personnel permanent au terme de leur stage.

2.4. Navigation fluviale (tableau n° 8)

Les effectifs globaux du personnel salarié n'ont pas été affectés d'une manière significative en 1987. Tout au plus peut-on observer une dégradation de la situation de l'emploi dans les trafics marchandises compensée par celle prévalant dans le tourisme fluvial.

Un tel constat avait déjà été fait en 1986 (cf. tableau 8), année enregistrant une amélioration en ce domaine.

- 1985 : 2.151 salariés
- 1986 : 2.348 salariés.

Dans le secteur artisanal les conditions offertes dans le cadre du plan social mis au point par les pouvoirs publics ont permis le départ d'environ 220 chefs d'entreprises artisanales.

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

Le rapport intérimaire 1988 de la Commission des comptes des transports de la nation publie le tableau suivant :

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|------------------------------|------|------|------|--------|--------|
| Défaillances d'entreprises : | 783 | 826 | 942 | 843 | 985 |
| évolution | 8,1 | 5,5 | 14,0 | - 10,5 | + 16,8 |

Ce tableau est à rapprocher du tableau annexe n° 9. Les chiffres publiés par l'INSEE en février sont presque identiques à ceux de la C.C.T.N.

La situation s'est à nouveau détériorée en 1987 puisque le nombre de défaillances est proche du millier en croissance de près de 17 %. Cette évolution, remarque la Commission des comptes, contraste avec la stabilité des résultats financiers et la relative bonne situation de trésorerie des entreprises. La Commission souligne que pour les petites entreprises de transport routier la concurrence ne cesse de se renforcer et que le taux de création d'entreprises par rapport aux entreprises existantes (proche de 10 %) est l'un des plus élevés de l'économie.

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

Les tableaux font apparaître l'évolution du nombre de licenciements dans les transports routiers de voyageurs et de marchandises ainsi que les activités auxiliaires du transport. La situation s'est considérablement améliorée en apparence en 1987 puisque le total des licenciements pour motif économique serait passé de 4.837 à 1.792 (7.188 en 1985). En fait les licenciements ne sont plus soumis à autorisation depuis la loi du 31 juillet 1986. Seuls les licenciements de plus de 10 salariés sont soumis à avis préalable de l'inspection du travail, les licenciements de moins de 10 salariés font l'objet d'une simple information qui n'est que rarement effectuée.

Le nombre de représentants du personnel ou de délégués syndicaux licenciés pour cause économique s'est accru, en valeur absolue et en pourcentage, de 1983 à 1986 (98, 178, 201 et 231....). Les éléments disponibles pour 1987 sont présentés dans les tableaux 10 c) et 10 d).

2.7. - Chômage (tableaux n°s 11)

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

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

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

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

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

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

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

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

- 91 jours pour une durée de 3 à 6 mois d'affiliation au Régime au cours des 12 mois.
- 465 pour un chômeur de moins de 50 ans et 639 jours pour celui âgé de plus de 50 ans, pour une durée minimum de 6 mois d'affiliation au Régime au cours des 12 derniers mois.

- 912 jours pour un chômeur de moins de 50 ans et 1.369 jours pour celui âgé de plus de 50 ans pour une durée d'un an minimum d'affiliation au Régime au cours des 24 derniers mois.

- 1.369 jours pour un chômeur âgé de 50 ans et de moins de 55 ans et 1.825 jours pour celui âgé de plus de 55 ans pour une durée minimum de 2 ans d'affiliation au Régime dans les 36 derniers mois.

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

2.7.1.2. Les tableaux 11 b à 11 d couvrent l'année 1986. Ils indiquent :

- le nombre de chômeurs indemnisés (hommes et femmes) pris en compte au cours de la période et le nombre de ceux qui ont cessé d'être indemnisés au cours de 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).

- Tableau 11 b

Le nombre de chômeurs indemnisés en 1986 (34.073) est supérieur de 4,1 % à celui de 1985. L'augmentation est surtout sensible dans le secteur d'activité des auxiliaires de transport et agences de voyages où l'on note un accroissement de 11,77 % des indemnisés (6,96 % pour les hommes et 19,17 % pour les femmes). Malgré cet accroissement très rapide, le pourcentage des chômeurs des activités auxiliaires de transport au cours de l'année par rapport aux effectifs en activité au 31 décembre (7,61 % en 1985 et 8,50 % en 1986) reste inférieur à la moyenne - toutes activités UNEDIC - de 9,90 %. Les sorties ont-elle aussi augmenté (31.711 au lieu de 30.705) ? L'excédent des entrées sur les sorties atteint 2.362 en augmentation de 16,47 % par rapport à 1985.

Comme l'année précédente, le nombre de chômeurs par rapport aux effectifs en activité est très important dans la navigation intérieure. La réduction du taux de 48,55 à 30,98 alors que le total des entrées est de 855 et celui des sorties de 842, marque une amélioration toute relative dans ce secteur en crise aigüe.

Pour les transports routiers, le taux se réduit légèrement (de 7,58 à 7,45) et peut paraître relativement satisfaisant si on le compare au taux d'activité UNEDIC (9,90 % contre 9,65 % en 1985).

- Tableau 11 c

Ce tableau présente le nombre d'entrées de chômeurs en indemnisation par tranche d'âge de 5 ans. Comme les années précédentes, le plus fort pourcentage de chômeurs indemnisés, pour toutes les activités UNEDIC, se situent entre 20 et 25 ans. Il en est de même pour toutes les activités de transport.

Dans le transport routier, l'amélioration signalée en 1985 pour les moins de 20 ans fait place à une légère détérioration (4,6 % au lieu de 4,2 %). Au contraire, la lente amélioration relative pour la tranche des 20 à 25 ans se poursuit (23,0 % au lieu de 23,3 %). On peut aussi noter une légère détérioration pour les tranches de 30 à 35 ans et de 40 à 45 ans. Chez les auxiliaires de transport, les moins de 30 ans qui représentaient 56,8 % des indemnisés en 1985 n'en représentent plus que 54 en 1986. Entre 20 et 30 ans, ils sont encore 48,3 % au lieu de 50,2 % en 1985 contre respectivement 44,7 et 44,6 % pour toutes les activités UNEDIC.

- Tableau 11 d

Ce tableau fait apparaître le nombre de chômeurs indemnisés et leur répartition en pourcentage selon la taille des entreprises. En ce qui concerne les transports routiers, on peut noter une amélioration en valeur absolue et relative du nombre de chômeurs indemnisés des établissements de moins de 5 salariés (22,9 % au lieu de 24,0 % en 1985). La situation est inverse pour les établissements de 5 à 9 salariés (16,1 % au lieu de 15,6 %) ; elle redevient à nouveau légèrement favorable en valeur relative et absolue pour les établissements de 10 à 49 salariés.

Chez les auxiliaires de transport la situation des petites entreprises de moins de 5 salariés et des entreprises de 20 à 49 salariés s'améliore en valeur relative et absolue dans le premier cas et en valeur relative seulement dans le second cas (20,9 % au lieu de 23,2 % en 1985).

Il est possible de comparer avec la plus grande prudence, car il s'agit de sources statistiques d'origine différentes, les pourcentages de chômeurs indemnisés et les effectifs en activité selon la taille des entreprises. On aura recours à cette fin aux statistiques publiées (enquête annuelle d'entreprises 1985) par l'O.E.S.T. en janvier 1988.

Le taux de chômage paraît beaucoup plus élevé que la moyenne dans les entreprises de moins de 9 salariés et beaucoup moins dans les grandes entreprises ; mais, dans la mesure où ces dernières font appel aux premières en qualité de sous-traitant, cette caractéristique est liée à la structure du secteur.

- Tableau 11 e

Ce tableau traite des premiers paiements effectués au cours des années 1985 et 1986 pour les deux allocations principales.

Il s'agit du tableau publié dans le rapport de l'an dernier ; les données 1987 n'étant pas disponibles en mai 1988, lors de la rédaction de ce rapport.

2.7.2. - Le nombre des chômeurs indemnisés doit être comparé au nombre, nettement plus élevé, des demandeurs d'emploi.

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

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

Les chiffres concernent l'ensemble du secteur "transport" ; ils comprennent donc les activités maritime et aérienne et ne sont pas limités aux salariés relevant du régime UNEDIC.

| | Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts) | | |
|---------------------|---|---------------------------|------------------|
| | Transport - 1 - | Toutes activités - 2 - | % colonne 1/2 |
| 1er trimestre 1984 | 41.602 | 1.692.369 | 2,46 |
| 2ème trimestre 1984 | 37.976 | 1.585.932 | 2,39 |
| 3ème trimestre 1984 | 40.523 | 1.708.995 | 2,37 |
| 4ème trimestre 1984 | 46.004 | 1.840.094 | 2,50 |
| <u>Moyenne 1984</u> | 41.526 | 1.706.847 | 2,43 |
| 1er trimestre 1985 | 45.670 | 1.796.596 | 2,54 |
| 2ème trimestre 1985 | 40.917 | 1.637.146 | 2,50 |
| 3ème trimestre 1985 | 42.645 | 1.744.256 | 2,44 |
| 4ème trimestre 1985 | 45.958 | 1.802.324 | 2,55 |
| <u>Moyenne 1985</u> | 43.797 | 1.745.080 | 2,51 |
| 1er trimestre 1986 | 45.852 | 1.784.072 | 2,57 |
| 2ème trimestre 1986 | 41.118 | 1.669.696 | 2,46 |
| 3ème trimestre 1986 | 44.372 | 1.817.121 | 2,44 |
| 4ème trimestre 1986 | 51.769 | 2.022.608 | 2,56 |
| <u>Moyenne 1986</u> | 45.777 | 1.823.374 | 2,51 |
| 1er trimestre 1987 | 52.615 | 2.041.580 | 2,58 |
| 2ème trimestre 1987 | 46.710 | 1.866.003 | 2,50 |
| 3ème trimestre 1987 | 49.480 | 2.007.862 | 2,46 |
| 4ème trimestre 1987 | 53.027 | 2.082.466 | 2,55 |
| <u>Moyenne 1987</u> | 50.458 | 1.999.477 | 2,52 |

On constate que la moyenne mensuelle des demandeurs d'emploi issus des transports après avoir baissé de 1982 à 1984 (41.526 contre 39.924) a augmenté en 1985 (+ 5,5 %), en 1986 (+ 4,5 %) et plus encore en 1987 (+ 10,2 %).

C'est la moyenne la plus forte depuis 1978 date de la première publication de ces données. Toutes années confondues, le plus mauvais résultat est celui du 4ème trimestre 1987 ; le plus mauvais pourcentage par rapport aux demandes d'emploi de l'ensemble des activités a été atteint au 1er trimestre 1987.

La détérioration a probablement pour origine principale le secteur maritime.

En effet, de même que le signalait le dernier rapport annuel, les comparaisons que l'on peut faire pour les transports terrestres (transports ferroviaires - hors S.N.C.F.- et transports routiers, urbains (sans les chauffeurs de taxi) et par conduite, navigation intérieure, collecte de fret terrestre et fluvial et manutention terrestre et fluviale) à partir des statistiques de l'UNEDIC dénotent une bonne résistance de ces transports à la crise de l'emploi ainsi que l'indique le tableau qui suit :

source UNEDIC

| | Transports terrestres (salariés) | Evolution % | Toutes activités (salariés) | Evolution en % |
|------|----------------------------------|-------------|-----------------------------|----------------|
| 1983 | 346.394 | | 13.000.315 | |
| 1984 | 346.379 | - | 12.778.332 | - 1,71 |
| 1985 | 351.303(*) | + 1,42 | 12.700.772 (*) | - 0,61 |
| 1986 | 359.987 | + 2,47 | 12.692.116 | - 0,07 |

Ce tableau confirme que le poids relatif des transports terrestres dans la population active poursuit son accroissement.

Pour l'ensemble des salariés des secteurs du transport, les chiffres retenus provisoirement par la commission des transports de la nation début 1988 permettent de dresser le tableau suivant :

| | Effectifs salariés des transports | Total des salariés | 1/2 en % |
|------|-----------------------------------|--------------------|----------|
| | 1 | 2 | |
| 1983 | 841.200 | 18.245.600 | 4,61 |
| 1984 | 840.700 | 18.099.500 | 4,64 |
| 1985 | 834.700 | 18.048.300 | 4,62 |
| 1986 | 833.000 | 18.133.100 | 4,59 |
| 1987 | 835.000 | 18.135.000 | 4,60 |

Le poids relatif de l'ensemble des secteurs transport décroît légèrement de 1984 à 1986 et stagne en 1987.

Cette tendance est due à la décroissance des effectifs de la S.N.C.F. (- 29.800 en 4 ans, dont -20.300 en 1986 et 1987) mais aussi à celle des effectifs des transports maritimes et de la navigation fluviale que ne parvient pas à compenser la hausse des effectifs dans les transports routiers.

2.7.3 - Chômage partiel. Le ministère des affaires sociales publie les données sur le chômage partiel dans l'ensemble des entreprises de transport répertoriées.

Les chiffres publiés représentent le nombre de journées indemnisables au titre du chômage partiel. De 66.957 en 1982, elles sont passées à 72.964 en 1983, à 88.720 en 1984, à 78.911 en 1985, à 23.158 en 1986 et à 38.021 au cours des onze premiers mois de 1987.

(*) chiffres rectifiés

3EME PARTIE - LA FORMATION PROFESSIONNELLE

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

3.1. S.N.C.F.

Globalement, la S.N.C.F. a consacré à la formation (apprentissage compris), en 1987, l'équivalent d'environ 6,5 % de sa masse salariale.

Cet effort, sensiblement du même ordre de grandeur que celui des années précédentes, a essentiellement concerné le domaine de la formation continue, et plus particulièrement des actions de perfectionnement et d'entretien des connaissances.

A cet égard, ont été développées des formations visant à améliorer le transport de marchandises, à dynamiser le potentiel de vente, à faciliter l'adaptation du personnel à l'évolution technologique et à rechercher l'obtention de la qualité totale.

En outre, s'est poursuivi l'effort entamé en 1986 au profit du personnel d'encadrement afin de promouvoir le management participatif dans l'entreprise et prendre mieux en compte le besoin de participation de l'ensemble du personnel.

1. Formation des jeunes

- Les apprentis

- . liés à la S.N.C.F. par un contrat d'apprentissage de 2 ans, ils sont recrutés par concours du niveau fin de 1er cycle du second degré,
- . 140 apprentis ont été ainsi recrutés en septembre 1987 (dont 6 jeunes filles), 210 (dont 16 jeunes filles) l'avaient été en septembre 1986,
- . la S.N.C.F. continue donc de gérer 2 centres de formation d'apprentis qui ont comporté, jusque fin 1987, 10 annexes,
- . cette formation débouche sur des diplômes de niveau 5.

- Les attachés

- . recrutés sur titres, à des niveaux hiérarchiques différents selon leur formation scolaire ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée qui doit leur permettre d'acquérir les connaissances techniques nécessaires et de se préparer à assumer des responsabilités ;
- . la S.N.C.F. a recruté 374 attachés en 1985, 170 en 1986 et 136 en 1987.

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 | | | |
|--------------------|---------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
| Cadres | 224 469 | 222 071 | 210 220 | 411 924 |
| Agents de maîtrise | 1 672 787 | 1 465 721 | 1 365 969 | 1 544 550 |
| Agents d'exécution | 7 243 558 | 6 079 505 | 5 595 133 | 5 178 897 |
| TOTAL | 9 140 814 | 7 767 297 | 7 171 322 | 7 135 371 |

Le doublement du nombre des heures de stage destinées aux cadres traduit l'effort de l'entreprise en matière de "management participatif" désapprouvé par certains syndicats.

| Catégories | Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé de formation | | | |
|--------------------|---|--------------|--------------|--------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
| Cadres | 17 | 27 | 44 | 47 |
| Agents de maîtrise | 190 | 203 | 269 | 296 |
| Agents d'exécution | 484 | 855 | 1 100 | 1 072 |
| TOTAL | 691 | 1 085 | 1 413 | 1 415 |

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

| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Effectif moyen S.N.C.F. | 246 253 | 242 901 | 233 404 | 222 426 |
| Nombre d'heures de stagiaires | 9 140 814 | 9 144 097 | 8 028 289 | 7 135 371 |
| Equivalence en agents/année | 5 533 | 5 535 | 4 860 | 4 319 |
| Rapport en % : <u>Effectif Formation</u> Effectif total | 2,25 % | 2,28 % | 2,08 % | 1,94 % |

Le rapport de l'effectif formé à l'effectif total diminue à nouveau en 1987 et passe au-dessous de 2 %.

- Nombre de stagiaires par type de stage :

| Type de stage | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| Prévention | 3 467 | 4 633 | 7 238 | 4 145 |
| Adaptation | 51 347 | 33 253 | 32 606 | 25 818 |
| Promotion | 15 907 | 11 957 | 8 213 | 6 204 |
| Perfectionnement des connaissances | 114 998 | 114 738 | 112 277 | 115 638 |
| TOTAL | 185 719 | 164 581 | 160 334 | 151 805 |

- Coût de la formation professionnelle continue :

| | Montant des dépenses effectivement consenties | | | |
|---|---|---------------|---------------|---------------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
| <u>Fonctionnement des stages</u> (organisés par l'entreprise) | 320 391 097 | 325 599 279 | 346 337 324 | 363 815 017 |
| <u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise) | 876 052 287 | 746 582 849 | 836 473 604 | 822 004 482 |
| <u>Autres dépenses</u> | 112 690 047 | 116 031 436 | 108 652 465 | 189 762 836 |
| TOTAL | 1 309 133 431 | 1 188 213 564 | 1 291 463 393 | 1 375 582 335 |

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

| 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|--------|-------|-------|-------|
| 5,16 % | 4,5 % | 4,9 % | 5,4 % |

3.2. R.A.T.P.

3.2.1. Formation des jeunes

L'Ecole technique de la RATP a recruté en 1987 par concours 66 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans deux sections :

- la section mécanicien d'entretien (56 élèves),
- la section électrotechnicien (10 élèves),

1°) La première section conduit, en 2 ans, au BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production, une formation complémentaire adaptée aux besoins de l'entreprise étant dispensée au cours de la 3ème année aux élèves.

2°) La deuxième section conduit, en 2 ans, au BEP d'électrotechnicien, une formation complémentaire adaptée aux besoins de l'entreprise étant dispensée aux élèves au cours de la 3ème année.

La réussite aux CAP et BEP varie de 95 à 100 % (100 % en 1987).

49 % des élèves de l'Ecole technique sont enfants d'agents de la Régie.

Sur les 2 615 anciens élèves de l'Ecole :

- 64,7 % sont actuellement dans les catégories "agents d'exécution" et "techniciens",
- 22,5 % sont actuellement dans la catégorie "agents de maîtrise",
- 12,8 % 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 | |
|----------------------|--------------------------|-----------|
| | 1986 | 1987 |
| Cadres | 85 545 | 77 395 |
| Agents de maîtrise | 303 017 | 284 477 |
| Agents d'exécution | 1 337 013 | 1 252 066 |
| TOTAL | 1 725 575 | 1 613 938 |

2°) Nombre de congés de formation par catégorie hiérarchique

| Catégories d'emplois | Nombre de congés-formation accordés | |
|----------------------|-------------------------------------|-------|
| | 1986 | 1987 |
| Cadres | 10 | 9 |
| Agents de maîtrise | 564 | 416 |
| Agents d'exécution | 2 639 | 2 446 |
| TOTAL | 3 213 | 2 871 |

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

| | 1986 | 1987 |
|-------------------------------|-----------|-----------|
| Effectif RATP (au 31/12) | 40 088 | 39 950 |
| Nombre d'heures de stagiaires | 1 725 575 | 1 613 938 |

4°) Nombre de stagiaires selon les types de stages

| Types de stages | 1986 | 1987 |
|------------------------------------|--------|--------|
| Prévention | 242 | 151 |
| Adaptation | 10 017 | 10 132 |
| Promotion | 3 146 | 2 951 |
| Perfectionnement des connaissances | 28 699 | 25 227 |

5°) Coût de la formation

| | Montant des dépenses effectivement consenties | |
|---|---|-------------|
| | 1986 | 1987 |
| . Dépenses de fonctionnement des stages dans l'entreprise, d'amortissement du matériel, de transport et d'hébergement | 95 508 339 | 94 637 541 |
| . Frais de stages extérieurs à l'entreprise | 18 788 688 | 21 912 257 |
| . Rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise | 166 718 271 | 164 807 085 |
| . Obligations légales | 15 398 515 | 21 000 739 |
| TOTAL | 296 413 813 | 302 357 622 |

| Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle | |
|---|------|
| 1986 | 1987 |
| 5,78 | 5,85 |

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

3.4. Transports routiers et commissionnaires de transports (tableaux n°s 12 et 14)

3.4.1. - En ce qui concerne la formation initiale des diplômés particuliers au transport existent à tous les niveaux.

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

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

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

- un septième département est prévu à Bordeaux en octobre 1988,

- d'autres écoles dispensent un enseignement supérieur des transports ou prévoient des options "transport" : école supérieure des transports (EST) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (ENOES), HEC, ESSEC qui a mis en place un "mastère" de management et ingénierie logistique, école des praticiens du commerce international (EPSCI), CNAM, école européenne des transports, école nationale de l'aviation civile (ENAC), école nationale des ponts et chaussées, ENTTE, école supérieure du commerce extérieur (ESCE) ainsi que l'institut portuaire d'enseignement et de recherche (C.C.I. du Havre) et le centre supérieur des transports maritimes (C.C.I. de Marseille) ; l'ESC de Rouen a annoncé la création en octobre 1988 d'un mastère de transport et logistique ;

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).

b) sept établissements scolaires préparent au brevet de technicien "transport" (BTT) et 37 établissements préparent au brevet d'études professionnelles d'agent du transport (BEP), 39 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) Brevet professionnel d'agent des entreprises de transport et des activités auxiliaires (BP). En 1984, il y a eu 293 présentés et 191 reçus (taux de réussite 65 %), en 1985, 296 présentés et 197 reçus (taux de réussite 67 %). En 1986, il y a eu 130 présentés et 56 reçus (taux de réussite 43 %).

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

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

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

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

Les partenaires sociaux ont signé le 6 avril 1987 un nouvel avenant à l'accord de branche sur la formation professionnelle.

Cet accord portant sur la formation des jeunes par la voie de l'alternance a eu pour objectifs de :

- mieux définir le rôle de la Commission paritaire de l'Emploi et de la formation professionnelle ainsi que celui des organismes mutualisateurs ;
- définir les objectifs et les priorités de formation en fonction des familles professionnelles ;
- préciser les garanties susceptibles d'être exigées des entreprises qui dispensent elles-mêmes, tout ou partie de la formation dans le cadre des contrats de qualification.

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

| | 1985 | 1986 | 1987 |
|--|------|-------|-------|
| Contrats d'insertion à la vie professionnelle (SIVP) | 33 | 277 | 442 |
| Contrat d'adaptation | 166 | 2.773 | 3.850 |
| Contrat de qualification | 237 | 1.282 | 1.132 |
| Total | 436 | 4.332 | 5.424 |

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

| | interprofessionnel | | transports | |
|---------------------------|--------------------|------|------------|---------|
| | 1986 | 1987 | 1986 | 1987 |
| SIVP | 50 % | | 6 % | 8,15 % |
| Contrats d'adaptation | 44,84 % | | 64 % | 70,98 % |
| Contrats de qualification | 4,16 % | | 30 % | 20,87 % |

(1) : Source AFT

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

| | 1985 3 mois | 1986 année pleine | 1987 |
|--------------------------|----------------|----------------------|------|
| . en Centre de formation | 175 822 | 867 585 | |
| . en entreprises | 91 425 | 993 261 | |
| Total | 267 247 | 1 860 846 | |

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

| | 1985 3 mois | 1986 année pleine | 1987 |
|------------------------|----------------|----------------------|------|
| . Conducteurs routiers | 165 406 | 835 928 | |
| . Ouvriers déménageurs | 1 100 | 264 434 | |
| . autres formations | 100 741 | 760 484 | |
| Total | 267 247 | 1 860 846 | |

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

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

Les dispositions financières d'exonération sont limitées au 30 juin 1988. Si elles ne sont pas reconduites rapidement le développement de ces formations serait remis en cause.

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

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

3.4.4.

Deux arrêtés modificatifs du 24 décembre 1987 élaborés en concertation avec les organismes de formation professionnelle fixent les nouvelles modalités d'examen d'attestation de capacité pour le transport routier de marchandises et le transport routier de personnes.

Ces deux textes visent en premier lieu à proroger les dispositions antérieurement en vigueur.

En second lieu, et après consultation des organisations professionnelles et des organismes de formation, il a été décidé d'apporter plusieurs modifications au contenu de ces textes, pour mieux marquer dès à présent la volonté des pouvoirs publics d'améliorer la qualification des responsables d'entreprises de transport nouvellement créées. Une importance plus grande a été ainsi accordée à l'épreuve n° 2 "gestion commerciale et financière de l'entreprise" qui est désormais divisée en deux sous-parties sur chacune desquelles devra nécessairement être interrogé le candidat.

Cette modification se traduit par un accroissement de la durée de l'épreuve qui passe à 25 minutes et du coefficient qui est de 7 au lieu de 6.

Parallèlement, la durée des épreuves de "droit général" et de "normes et exploitation techniques" est ramenée de 15 à 10 minutes et le coefficient de "réglementation professionnelle" à 3 au lieu de 4.

La durée totale des épreuves ainsi que le montant des coefficients restent donc inchangés.

Ces modifications n'entreront en vigueur que le 1er juillet 1988 en vue de permettre aux organismes de formation professionnelle d'adapter leur enseignement à ces nouvelles dispositions.

3.4.5. - Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1985. Il appelle les constatations suivantes :

L'année 1987 est caractérisée par une nette augmentation du nombre de reçus, confirmant celle qui avait été à nouveau constatée en 1986.

- le nombre de journées de formation dispensées dans le cadre de la préparation au permis C1 qui avait accusé une baisse en 1986, est à nouveau en augmentation, et dépasse légèrement le niveau record de 1985.

- le nombre de journées de formation dispensées aux conducteurs routiers dans le cadre des stages de perfectionnement, en diminution régulière depuis 1982, est en nette augmentation (+ 22,2 % entre 1985 et 1987).

- le nombre de journées de formation dispensées à l'intention des cadres dirigeants s'était à nouveau élevé en 1985, et avait continué à s'élever en 1986. En 1987, il diminue.
- le nombre de candidats reçus à l'attestation de capacité est en augmentation par rapport aux années précédentes.

3.4.6. Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus depuis 1985.

L'année 1987 marque un accroissement important des activités de formation sauf en ce qui concerne les cadres dirigeants, les chefs de PME et les employés de bureau.

Le nombre de journées de formation dispensées dans le cadre de la préparation au permis C1 dépasse le niveau qu'il avait atteint en 1985 (+ 64,7 % de 1982 à 1987).

Le nombre de journées de formation (stages de perfectionnement) dispensées aux conducteurs routiers qui était en diminution régulière (41.057 en 1982 - 33.549 en 1986) remonte à 41.047.

Bien que tous les résultats ne soient pas encore connus, le nombre d'attestations de capacité s'est sensiblement accru.

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

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

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

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

3.4.8. - Les congés individuels de formation

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

Nombre de congés individuels de formation par catégorie

| | 1 9 8 6 | | | | 1 9 8 7 | | | |
|-----------------------------------|------------------|------------|------------|------------------------------|------------------|-----------|------------|------------------------------|
| | nombre de congés | | Total | nombre d'heures de formation | nombre de congés | | Total | nombre d'heures de formation |
| | H | F | | | H | F | | |
| ouvriers | 662 | 16 | 678 | 104.699 | 630 | 26 | 656 | 118.747 |
| employés | 102 | 77 | 179 | 45.071 | 88 | 43 | 131 | 38.834 |
| agents de maîtrise techniciens | 45 | 5 | 50 | 11.415 | 32 | 9 | 41 | 23.148 |
| ingénieurs et cadres | 71 | 21 | 92 | 15.888 | 36 | 6 | 42 | 8.560 |
| TOTAUX | 880 | 119 | 999 | 177.073 | 786 | 84 | 870 | 189.289 |

Nombre de congés individuels de formation par type d'objectifs

| | 1986 | 1987 |
|---------------------------------------|------------|------------|
| adaptation et prévention | 102 | 103 |
| promotion | 465 | 405 |
| perfectionnement des connaissances | 432 | 362 |
| TOTAUX | 999 | 870 |

3.4.9.

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

Il répond à un triple objectif :

- revalorisation de l'enseignement professionnel ;
- élévation du niveau général des qualifications ;
- augmentation du nombre des bacheliers (80 % d'élèves au niveau "classe terminale" en l'an 2000).

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

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

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

Il se prépare pour l'instant dans 14 établissements publics et un établissement privé.

L'arrêté du 4 janvier 1988 a ajouté ce diplôme à la liste des diplômes permettant à leurs titulaires d'obtenir l'attestation de capacité pour l'exercice des professions de transporteur routier de personnes, de transporteur routier de marchandises et de loueur de véhicules pour le transport routier de marchandises.

3.4.10 Programme budgétaire d'aide à la formation professionnelle

Le soutien apporté par l'Etat aux actions de formation pour l'année 1987, d'un montant de 3.227.000 F., répond à deux objectifs principaux et complémentaires :

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

.../...

- . L'aide à la modernisation des entreprises de transport par le biais de l'amélioration de la capacité des cadres et dirigeants de petites et moyennes entreprises.

Des conventions ont été passées en décembre 1987 entre le Ministère des Transports, l'A.F.T., PROMOTRANS, et FONGECIF-TRANSPORT. Les actions aidées sont les suivantes :

- . stages de formation à la conduite,
- . formation de dirigeants des petites et moyennes entreprises (méthodes modernes de gestion-informatique) ainsi que de cadres de haut niveau (Ecole Européenne des Transports - Année scolaire 1987-1988),
- . formation des artisans transporteurs,
- . congés individuels de formation pour des salariés de petites entreprises du transport.

3.5. NAVIGATION FLUVIALE

3.5.1. Formation des jeunes et apprentissage CAP

Certificat d'aptitude professionnelle

Le centre de formation des apprentis de la navigation intérieure du TREMBLAY-sur-MAULDRE a accueilli 61 apprentis pendant l'année scolaire 1985/1986 ce qui représente une diminution de 22 % par rapport à l'année précédente.

Cette chute importante des effectifs cette année est essentiellement due à l'existence d'un LEP qui offre une préparation au CAP de Navigation Fluviale par correspondance, assortie d'une présence restreinte dans l'établissement pour de courts stages.

Le taux de succès au CAP est de 53,5 %, et donc en nette augmentation par rapport à l'année précédente (42,5 %). Il est par contre comparable à ceux enregistrés les années précédentes, (54 % en 1985 et environ 45 % pour les années antérieures).

Brevet professionnel

Actuellement 15 candidats sont en formation dont 10 se sont inscrits pour la première fois pour l'année scolaire 1987/-1988.

On peut constater un nombre important d'abandon en cours de formation.

En tout état de cause, le niveau requis pour avoir accès à cette formation limite le nombre des candidats.

3.5.2 Formation continue

Perfectionnement des artisans bateliers

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

Le nombre élevé des inscriptions constaté les années précédentes s'est maintenu : 140 bateliers se sont inscrits en 1987 dont 120 ont terminé le cycle.

2/ Stages complémentaires de 72 heures en 12 journées

Après une année d'expérience, il est possible de constater que ces stages sont appréciés des bateliers, mais ceux-ci éprouvent des difficultés à dégager douze jours complets pour suivre cette formation. C'est pourquoi ce type de stage est désormais organisé en trois modules indépendants :

- informatique,
- perfectionnement technique,
- utilisation du radar fluvial.

A l'issue de l'année 1987, 34 candidats ont mené à bien les trois modules et 9 ont acquis des résultats partiels.

Pour les sessions futures, 36 nouveaux candidats sont inscrits.

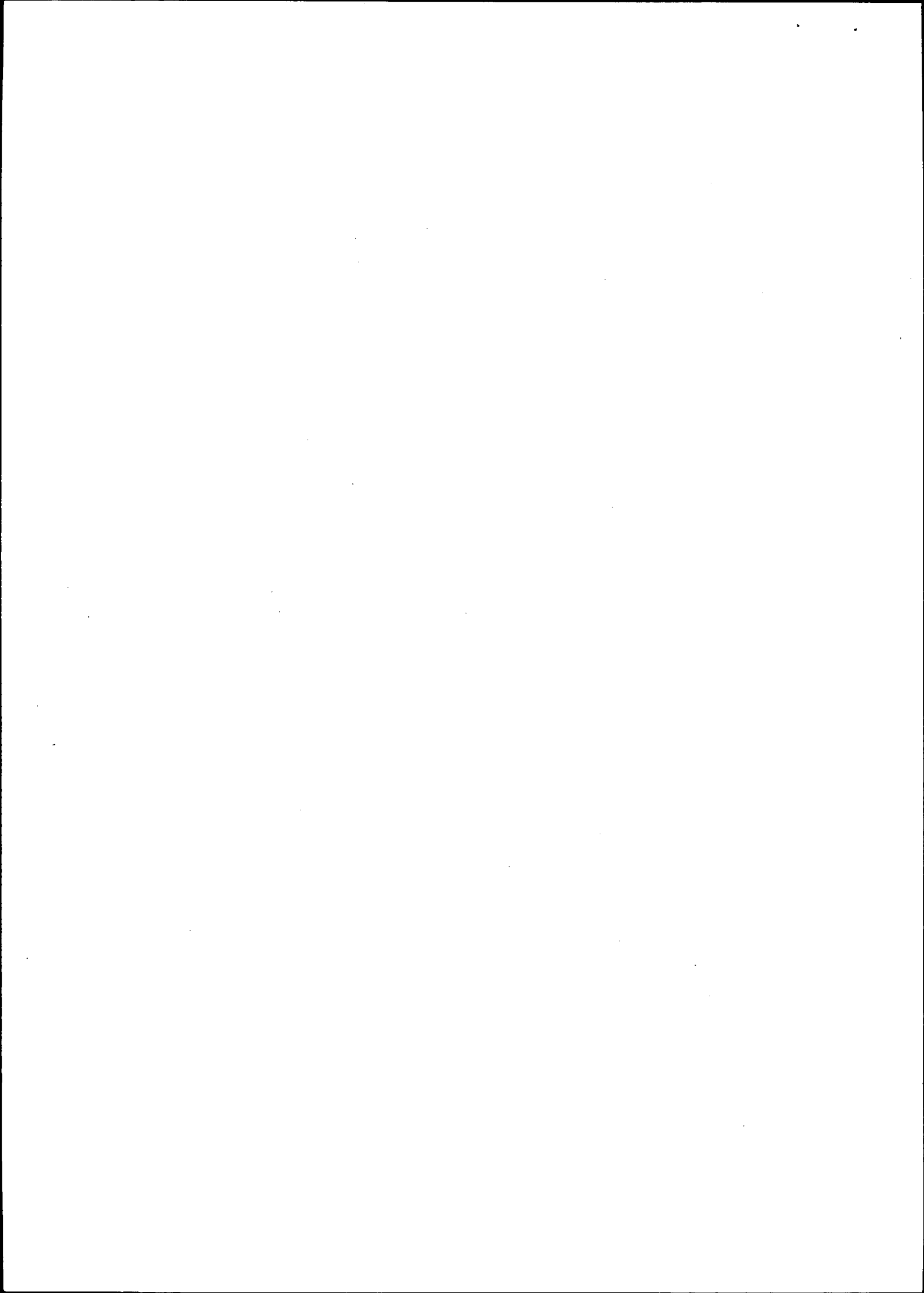
Action en faveur des salariés

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

- maintien de stages strictement professionnels notamment d'électricité, de sécurité, de gestion,
- mise en place d'enseignements élargis à d'autres secteurs ou polyvalents susceptibles de faciliter des reconversions, tels celui de la micro-informatique.

En outre, l'année 1987 a vu un développement des stages de préparation au brevet de secouriste-sauveteur dû à l'essor du transport de passagers. En effet la possession de cette qualification est obligatoire dans ce secteur particulier du transport fluvial.

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



4EME PARTIE - LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LA SECURITE

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

4.1.1. - Les données numériques fournies sont extraites de l'enquête trimestrielle du Ministère des Affaires Sociales et de l'Emploi. 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). Depuis avril 1985 le ministère du travail a refondu les données de son enquête au niveau des questions posées, de conditions d'exploitation de l'enquête, des informations produits par l'enquête.

- Les résultats pour les transports terrestres et auxiliaires ainsi que pour les transports routiers ne sont pas disponibles dans la nouvelle enquête.

- Le pourcentage en 1986 des ouvriers travaillant au-delà de la durée légale hebdomadaire (39 h), c'est-à-dire effectuant des heures supplémentaires, était de 55,6 %. En 1987, le pourcentage est de 53,1 %. Il est donc en diminution mais demeure élevé.

Pour les employés le pourcentage est le suivant :
16,6 % au-delà de 39 heures.

Ce chiffre est en diminution par rapport à 1985 (18,5 %).

Il ne semble pas qu'il ait eu dans le secteur des transports d'accords d'entreprises sur la modulation de la durée du travail en application de la loi du 14 juin 1987.

4.2 - Le contrôle et les sanctions

4.21 - Moyens humains et matériels

Les contrôles sont effectués soit sur route, soit a posteriori en entreprise. Les contrôles sur route sont assurés par les forces de police et de gendarmerie, les contrôleurs des transports terrestres, 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.

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 322 fin 1987, celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) de 91. 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

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| - par les contrôleurs des transports terrestres | 4 848 | 3 807 | 3 483 | 3 085 | 3 007 |
| - par les inspecteurs du travail | 2 722 | 3 180 | 4 473 | 6 099 | 6 820 |
| T O T A L | 7 570 | 6 987 | 7 956 | 9 184 | 9 827 |

4.22.2 - Nombre d'équipages contrôlés (tous corps de contrôle)

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| - sur route | 207 047 | 252 530 | 233 826 | 244 477 | 230 715 |
| - en entreprise | 39 967 | 36 794 | 34 608 | 38 450 | 43 628 |

4.22.3 - Nombre de journées transports contrôlés (tous corps de contrôle)

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| - sur route | 414 094 | 505 060 | 467 652 | 488 954 | 461 430 |
| - en entreprise | 479 604 | 441 528 | 415 296 | 461 400 | 523 536 |

Le contrôle de l'application de la réglementation sociale s'est traduit en 1987 par une croissance du nombre des contrôles en entreprise et une diminution des contrôles sur route.

Le nombre des conducteurs étrangers contrôlés est en augmentation depuis 1983. Leur part est passée par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés à 21 % (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 |
| 1978 | 9,8 % | 16,4 % | 11,8 % | 12,2 % | 24,2 % |
| 1979 | 8,1 % | 15,2 % | 10,6 % | 10,4 % | 24,6 % |
| 1980 | 5,6 % | 11,4 % | 8,0 % | 8,4 % | 20,7 % |
| 1981 | 4,3 % | 8,7 % | 5,3 % | 5,1 % | 15,1 % |
| 1982 | 5,9 % * | 6,9 % | 3,6 % | 3,4 % | 14,2 % |
| 1983 | 6,4 % * | 6,2 % | 2,6 % | 3,0 % | 15,0 % |
| 1984 | 4,1 % * | 5,4 % | 2,4 % | 1,0 % | 13,6 % |
| 1985 | 3,6 % * | 6,4 % | 3,0 % | 3,0 % | 15,0 % |
| 1986 | 3,9 % * | 8,0 % | 3,9 % | 3,4 % | 17,0 % |
| 1987(1) | 4,4 % * | 9,2 % | 4,4 % | 4,4 % | 21,0 % |
| (1) dont compte d'autrui | 4,6 % | 9,6 % | 4,5 % | 4,6 % | 21,7 % |
| compte propre | 1,0 % | 1,3 % | 0,7 % | 0,5 % | 4,1 % |

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

Il est rappelé que les pourcentages ci-dessus ont été déterminés jusqu'en 1986 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.

Depuis 1987, les contrôles sont effectués sur la base des normes du règlement CEE n° 3820/85 du 20 décembre 1985.

4.24 - Sanctions prononcées

4.24.1 - Montant des amendes

Les amendes connues prononcées en 1987 se répartissent comme suit :

- 21,6 % inférieures à 160 francs
- 51,6 % entre 160 francs et 600 francs
- 26,8 % égales ou supérieures à 600 francs

Les chiffres portent sur 12 062 amendes prononcées.

Le montant moyen des amendes a donc augmenté mais demeure peu dissuasif.

4.24.2 - Immobilisation

Il a été procédé à 3 172 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.

4.24.3 - Sanctions prononcées à l'égard des étrangers

De l'analyse des procès-verbaux dressés en 1987 à l'encontre des conducteurs étrangers, il ressort que l'immobilisation est prononcée dans 73 % des cas d'infraction pouvant donner lieu à immobilisation (infraction en cours) et que le pourcentage de consignations prélevées par rapport aux infractions constatées est de 80,7 %.

4.25 - Le décret d'application de l'article 13 de la L.O.T.I. précisant les attributions et fixant la composition et les modalités de fonctionnement de commissions consultatives départementales paritaires chargées de suivre l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite ou du pilotage dans le secteur des transports, n'a pas été publié.

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

4.3.1. Le tableau 17 - I fait apparaître pour les principales activités de transport les taux des cotisations d'accidents du travail applicables pour l'année 1988 qui sont fondées sur les risques réels de chaque branche d'activité (Tarification collective).

Par rapport à 1987, on note les évolutions suivantes :

Hausse des cotisations "accidents du travail" pour le personnel auxiliaire de la S.N.C.F. (dont le taux net national passe de 4,1 à 4,5) et des transports routiers associés (5,7 - 5,6).

Baisse, en revanche, des cotisations pour les commissionnaires de transport routier (- 0,1 point), les transports routiers de marchandises (8,4 - 8,7), les transports fluviaux de marchandises (10,0 - 11,6), les manutentionnaires ferroviaires (9,5 - 9,7), les manutentionnaires fluviaux (6,4 - 8,4).

Stabilité des taux, enfin, pour le transport routier de voyageurs (3,3), la location de véhicules industriels (7,9), les V.F.I.L. (3,0), les remontées mécaniques (3,3).

Les risques sont évidemment plus élevés dans les secteurs exposés à des accidents de manutention (transports routiers de marchandises (8,4), transports fluviaux (10,0) que dans les transports de voyageurs (3,3).

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

En effet, le taux de cotisation est un ratio entre : d'une part, les coûts de l'accident (soins, frais médicaux ou d'hospitalisation, les indemnités, les rentes ; d'autre part, les salaires "plafonnés".

On constate depuis quelques années, que le numérateur de la fraction croît plus vite que le dénominateur. Les frais médicaux et d'hospitalisation augmentent beaucoup plus vite que l'inflation (tandis que depuis la désindexation des salaires, ceux-ci ont tendance à croître comme l'inflation). Les rentes, revalorisées périodiquement, s'accumulent et leur proportion dans les coûts augmente. Une tendance récente est constatée : les accidents les plus coûteux (avec incapacité permanente partielle et donc susceptibles de rente) diminuent moins vite que les accidents bénins.

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

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

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

4.3.2.- Les statistiques des accidents du travail établies par la Caisse nationale d'assurance maladie font l'objet du tableau n° 18. On peut noter en 1986 une tendance très nette à la diminution du nombre des accidents de toutes natures qui confirme l'orientation favorable des années précédentes. La comparaison avec les statistiques fournies par la S.N.C.F. (tableau n° 19) permet de constater que le nombre des accidents est beaucoup plus important dans les transports routiers bien qu'en 1986 le taux d'accidents mortels dans les transports routiers de voyageurs soit nettement inférieur au taux d'accidents mortels indiqué par la S.N.C.F.

4.3.2.1.- A 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 1985 de 5,08 %. Il est passé à 5 % en 1986 et à 5,21 % en 1987 (pas d'accidents mortels en 1982, 1984, 1986 et 1987).

4.3.2.2.- A la S.N.C.F. les accidents du travail dont sont victimes les cheminots restent relativement peu nombreux, mais en 1987 le taux d'accidents mortels est revenu au niveau qu'il avait atteint en 1983 et en 1985. (Il convient toutefois de remarquer que ces "accidents" comprennent les décès subits : 4 en 1983, 9 en 1985 et 7 en 1987).

4.3.2.3.- Dans le secteur des transports routiers, on relève 21.881 accidents avec arrêt du travail en 1986 contre 22.901 en 1985, soit 8,22 % de l'effectif considéré au lieu de 8,73 %.

Les accidents sont relativement beaucoup plus fréquents dans les transports de marchandises que dans les transports de voyageurs, mais contrairement à l'année précédente, on constate dans les deux secteurs une tendance générale à l'amélioration. Le nombre d'accidents mortels en transports de voyageurs est passé de 10 à 1. Il est de 97 au lieu de 100 dans le secteur des transports de marchandises.

4.3.2.4.- Dans le secteur des remontées mécaniques, malgré une hausse de 12 % des effectifs, le nombre des accidents graves et mortels a nettement diminué. Le pourcentage des accidents avec arrêt est pourtant le plus élevé dans les différents secteurs du transport.

4.3.2.5.- Dans le secteur des transports fluviaux on note une nette amélioration pour les accidents graves (33 contre 43 avec effectifs pratiquement constants), un doublement des accidents mortels (2 au lieu de 1). La réduction considérable des accidents avec arrêt (77 au lieu de 238 - 3,89 % au lieu de 12,00 %) est d'une ampleur inattendue.

4.3.2.6.- Si on le compare à l'ensemble du secteur "transport et manutention", le secteur des transports routiers de marchandises connaît des taux d'accidents plus élevés (9,98 % au lieu de 8,31 % pour les accidents avec arrêt du travail - 1,18 % au lieu de 0,90 % pour les accidents graves - 0,053 % au lieu de 0,027 % pour les accidents mortels).

4.3.2.7. Si l'on compare entre 1985 et 1986 l'évolution en matière d'accidents du travail pour l'ensemble des activités économiques (dont l'effectif salarié a diminué de 2,65 %) et pour le secteur des transports terrestres (dont l'effectif a augmenté de 1,45 %) on obtient le tableau suivant :

| | toutes activités | routiers marchandises | routiers voyageurs | fluviaux |
|----------------------|------------------|--------------------------|-----------------------|-----------|
| Accidents avec arrêt | - 3,06 % | - 4,68 % | - 8,76 % | - 67,58 % |
| Accidents graves | - 6,94 % | - 5,6 % | - 8,51 % | - 23,04 % |
| Accidents mortels | - 5,85 % | - 3,0 % | non significatifs | |

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

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

Dans ce cadre, la caisse nationale de l'assurance maladie procède à des études et à des enquêtes et prépare des textes techniques appelés "Recommandations" servant de référence aux entreprises de l'ensemble du territoire et aux agents des caisses régionales d'assurance maladie pour la promotion sur le terrain des mesures de prévention adaptées et efficaces. Une politique de prévention doit tenir compte des effets néfastes de l'absorption de médicaments réduisant la vigilance par un nombre croissant de conducteurs.

4.3.3.2.- Moyens mis en oeuvre depuis dix ans

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3.3.3. - Résultats

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

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

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

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

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

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

- Structure des accidents "véhicules à l'arrêt"
(les pourcentages ne s'ajoutent pas)

- . lombalgies, dorsalgies, hernies 23,2 %
- . chutes de hauteur 20,8 %
- . transbordements 47,8 %
- . liés à la carrosserie "savoyarde" 11,5 %
- . liés à la manoeuvre d'éléments du véhicule 14,2 %

- Pendant l'arrêt du véhicule, le conducteur routier est :

- . 7 fois plus exposé qu'en roulant
- . 15 fois plus exposé qu'un ouvrier à poste fixe en usine

- Prix payé en direct (sous forme de cotisation Sécurité Sociale)
par accident par la fonction "transport" 60.000 F.

- Nombre de jours d'arrêt par accident 35 j.

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

Globalement en 1987 par rapport à 1986 on note une diminution du nombre des accidents (170.013 contre 184.626). Les nombres de tués (9.855 contre 10.961), de blessés graves (57.902 contre 63.500) et de blessés légers (179.736 contre 195.515) ont tous diminué en 1987.

Le tableau 20 a) permet de suivre l'évolution en valeur absolue et relative des nombres des accidents corporels, des blessés et des tués.

Depuis 1984, on note un ralentissement de la tendance à l'amélioration sauf en ce qui concerne les tués pour lesquels l'alternance des bons et des mauvais résultats : - 10,6 % en 1985, + 4,9 % en 1986, - 10,2 % en 1987 semble se poursuivre en 1988 si l'on en juge par les orientations des premiers mois. Mais, en fait, c'est dès la fin de 1987 que le renversement de la tendance est intervenue.

4.4.1.- Le tableau 20 b) compare la répartition des impliqués par catégorie d'usagers en fonction de la gravité de l'accident depuis 1980. On note en 1980 une légère diminution en valeur relative, plus nette en valeur absolue, des implications de voitures de tourisme (tués : de 62,6 % en 1986 à 60,8 % en 1987 - blessés graves : de 56,8 % à 54,9 - blessés légers : de 63,9 % à 62,5).

Pour les véhicules utilitaires, la diminution du nombre des accidents corporels est moins important et leurs pourcentages d'implication s'accroissent très légèrement (tués : 4,33 % en 1987 au lieu de 4,16 en 1986 - blessés graves : 3,13 % contre 2,90 - blessés légers : 3,40 % contre 3,16).

L'évolution tendancielle en valeur absolue pour chaque catégorie de véhicule entre 1986 et 1987 est résumé ci-après :

| | tués | blessés graves | blessés légers |
|--------------------------------|------|----------------|----------------|
| véhicules de tourisme | ↘ | ↘ | ↘ |
| ensemble véhicules utilitaires | ↘ | ↘ | ↘ |
| camionnettes | ↘ | ↘ | ↘ |
| camions | ↘ | ↘ | ↘ |
| tracteurs routiers | ↘ | ↘ | ↘ |
| transports de voyageurs | ↘ | ↘ | ↘ |

4.4.2.- Pour l'année 1987 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 pour 1987 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 13,54 % des accidents corporels contre 11,91 en 1986 (pour 3.266 accidents corporels et 214 tués) et 9,27 en 1985. Ils représentent 4,74 % des victimes contre 4,47 en 1985 alors que les voitures particulières représentent 78 % du trafic, 79,17 % des usagers impliqués (84,13 en 1985) et 81,67 % des victimes (86,13 en 1985 et 84,61 en 1986).

Ce bilan demeure relativement favorable aux poids lourds, mais la zone d'action couverte est très 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 ont dénombré 2.433 tués en 1987 contre 2.691 en 1986, soit une diminution de 10,60 %. Le nombre de blessés a également diminué : 126.343 en 1987 contre 136.082 en 1985 (- 7,70).

Les deux tableaux ci-après donnent la répartition selon les catégories d'usagers. Notons simplement qu'en ce qui concerne les tués la part des poids lourds est passée de 1,37 en 1986 à 2,01 en 1987 et qu'en ce qui concerne les blessés elle est passée de 1,47 à 1,69.

Tués - Ensemble des départements

| Années | 1987 | 1986 | différence | pourcentage |
|-------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| CATEGORIES | | | | |
| occupant des V.P. | 1.097 | 1.306 | - 209 | - 19,05 |
| piétons | 670 | 736 | - 66 | - 9,85 |
| deux-roues | 609 | 602 | + 7 | + 1,14 |
| poids lourds | 49 | 37 | + 12 | + 24,48 |
| autres usagers | 8 | 10 | - 2 | - 25 |
| TOTAL | 2.433 | 2.691 | - 258 | - 10,60 |

Blessés - ensemble des départements

| Années | 1987 | 1986 | différence | pourcentage |
|-------------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| CATEGORIES | | | | |
| occupant des V.P. | 66.212 | 74.173 | - 7.961 | - 12,02 |
| piétons | 20.972 | 21.701 | - 729 | - 3,47 |
| deux-roues | 36.714 | 37.863 | - 1.149 | - 3,12 |
| poids lourds | 2.145 | 2.007 | + 138 | + 6,43 |
| autres usagers | 300 | 338 | - 38 | - 12,66 |
| TOTAL | 126.343 | 136.082 | - 9.739 | - 7,70 |

4.4.3. Les tableaux 20 c) et 20 e) sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1987 publiée par la gendarmerie nationale.

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

Il convient de rappeler que les responsables retenus dans ces statistiques sont les personnes qui ont été considérées comme tels par les enquêtes de la gendarmerie ; c'est au juge qu'il appartient ensuite, s'il est saisi, d'établir les responsabilités civile et, éventuellement, pénale.

Les graphiques figurant au tableau 20 e) font apparaître les taux de responsabilité directe des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers et leur évolution depuis 1984.

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

- une stabilisation du taux de responsabilité des conducteurs d'automobiles. Une nette amélioration du taux des conducteurs de tracteurs routiers et des véhicules de plus de 3 T 5. Les taux de responsabilité des véhicules utilitaires et des transports en commun ont augmenté.

- globalement les taux de responsabilité de véhicules lourds sont toujours nettement inférieurs à ceux des autres conducteurs de véhicules et des piétons.

- le taux de responsabilité des conducteurs de véhicules de transports en commun reste le plus faible mais s'est légèrement détérioré (31,5 en 1987 - 30,2 en 1986 - 31,8 en 1985 - 29,2 en 1984).

- les taux de responsabilité des piétons et des bicyclettes continuent à décroître (52,2 au lieu de 53,8 en 1986 pour les piétons et 55,7 au lieu de 57,3 pour les bicyclettes).

- Les deux roues motorisées (motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs) ont toujours les taux de responsabilités les plus élevés.

Le tableau 20 d) permet de comparer le nombre de victimes d'accidents en 1987 par rapport aux cinq années précédentes, pour chaque catégorie d'usagers.

Le tableau 20 f) présente la répartition régionale des accidents de poids lourds relevée par la gendarmerie au cours des quatre dernières années. La région Rhône-Alpes demeure celle où le plus grand nombre d'accidents sont constatés, mais la diminution du nombre des accidents est telle qu'il conviendrait d'utiliser à l'avenir un barème différent même si celui-ci ne permet plus de comparaisons avec le passé.

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 1987.

4.6. - Délégués du personnel - Comités d'entreprises

4.6.1. - Délégués du personnel -

Source : Inspection Générale du travail (transports)

| DELEGUES DU PERSONNEL | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1985 | 1986 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis | 7 476 | 7 763 | 7 944 | 7 382 | 7 851 | 7 511 | 8 219 |
| 2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués | 2 333 | 2 393 | 2 467 | 2 239 | 2 984 | 3 116 | 4 179 |
| 3. Nombre de procès-verbaux de carence | 450 | 448 | 404 | 306 | 796 | 1 207 | 1 515 |
| Pourcentage $\frac{\text{Ligne 2}}{\text{Ligne 1}}$ | 31,20 | 30,82 | 31,05 | 30,33 | 30,00 | 41,48 | 50,80 |

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

Malgré l'amélioration constatée en 1985 et 1986, près de la moitié des entreprises ne bénéficient toujours pas de délégués du personnel au 1er janvier 1987.

4.6.2. - Comités d'entreprise -

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1986 de la mise en place des comités d'entreprise.

Les données recueillies pour 1984 et 1985 étant incomplètes, n'ont pas pu être exploitées.

| | 1978 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1986 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| a) <u>Comités d'entreprise - Ensemble des transports</u> | | | | | | | |
| . Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis | 1 219 | 1 263 | 1 327 | 1 385 | 1 345 | 1 439 | 1 553 |
| . Nombre d'entreprises ou d'éts ayant un comité | 1 061 | 1 075 | 1 102 | 1 145 | 1 203 | 1 262 | 1 312 |
| . Nombre de procès-verbaux de carence | 93 | 85 | 84 | 107 | 73 | 71 | 76 |
| Pourcentage $\frac{\text{Ligne 1}}{\text{Ligne 2}}$ | 87,0 | 85,1 | 83,0 | 82,7 | 89,4 | 88,2 | 84,5 |
| b) <u>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport</u> | | | | | | | |
| . Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis | 927 | 908 | 962 | 972 | 1 013 | 1 166 | 1 124 |
| . Nombre d'entreprises ou d'éts ayant un comité | 789 | 793 | 833 | 849 | 961 | 979 | 948 |
| . Nombre de procès-verbaux de carence | 24 | 31 | 24 | 33 | 61 | 60 | 71 |
| Pourcentage $\frac{\text{Ligne 1}}{\text{Ligne 2}}$ | 85,1 | 87,3 | 86,6 | 87,4 | 85,0 | 83,9 | 84,3 |

4.6.3.- Les tableaux n° 22 rendent compte pour la période du 1er janvier 1976 au 31 décembre 1986 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 (tableaux n° 23)

Les tableaux 23 rendent compte des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1981 au 31 décembre 1986.

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

Les tableaux n° 24 comportent les mêmes résultats pour la même période.

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

Le tableau n° 25 a) retrace les résultats obtenus par les différentes organisations syndicales en 1984 et 1986 à l'occasion des élections au comité d'entreprise.

Le tableau n° 25 b) donne pour 1987 et 1988 les résultats des élections des délégués du personnel qui ont eu lieu pour la première fois en 1985.

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

4.6.7. - S.N.C.F. -Tableau n° 26)

Le tableau n° 26 donne les résultats des dernières élections professionnelles du 3 décembre et du 8 octobre 1987 relatives aux délégués du personnel et aux comités d'établissement qui ont été mis en place en application des dispositions du droit commun.

4.6.8. - Remontées mécaniques (Tableau n° 26 bis)

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

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

4.7. Mouvements de grève

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

- dans les transports urbains

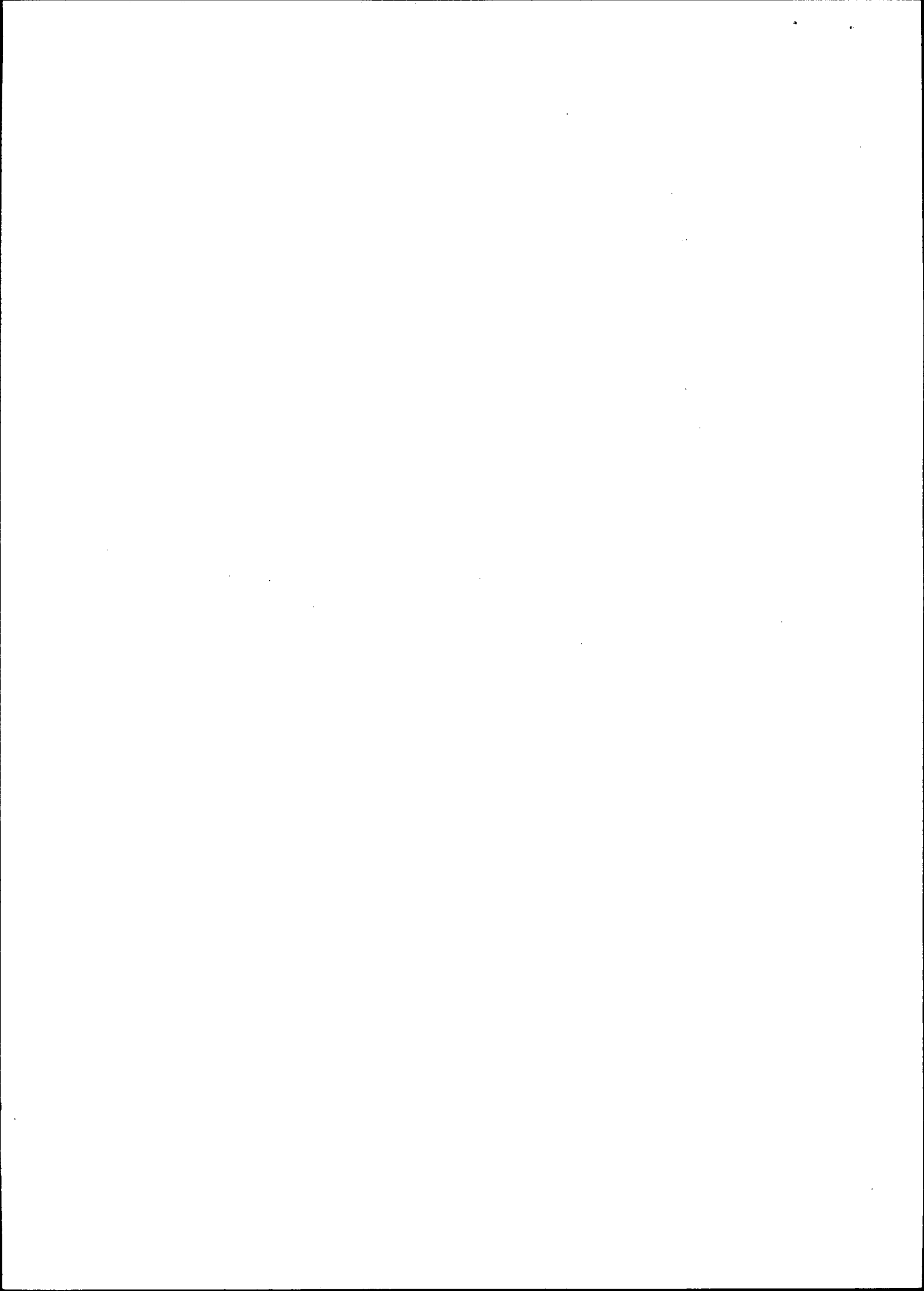
36.146 en 1984
13.707 en 1985
15.134 en 1986
4.002 en 1987

- à la R.A.T.P.

26.166 en 1984
9.736 en 1985
45.009 en 1986
38.315 en 1987

- à la S.N.C.F.

250.812 en 1984
200.860 en 1985
699.893 en 1986 (1,37 % du nombre des journées de travail)
465.341 en 1987 (0,96 % du nombre des journées de travail dues)



5ème PARTIE : REMUNERATIONS

5.1. Evolution générale des prix et des salaires (indices INSEE)

| | <u>1984</u> % | <u>1985</u> % | <u>1986</u> % | <u>1987</u> % |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| . Hausse des prix | 6,7 | 4,7 | 2,1 | 3,1 |
| . Augmentation du SMIC | 6,9 | 6,9 | 3,4 | 3,4 |
| . Augmentation des salaires horaires toutes branches d'activité confon- dues (secteurs non agricoles - sans S.N.C.F. ni R.A.T.P.) | 6,4 | 5,3 | 3,3 | 3,5 |
| . Augmentation des salaires horaires - branche transport (non compris S.N.C.F. et R.A.T.P.) | 7,2 | 5,3 | 2,4 | 3,6 |

5.2 EVOLUTION DES SALAIRES

5.2.1 S.N.C.F.

Pour l'année 1987, l'accord salarial sur l'évolution des salaires et des retraites a permis de porter la majoration du salaire de base à 2,1 % par rapport au 31 décembre 1986.

En outre, il a été versé à chaque agent une somme forfaitaire comprenant une part uniforme de 250 F et une part hiérarchisée représentant 2,8 % du salaire mensuel. Ces mesures, complétées par l'effet des augmentations individuelles (promotions, indices et échelons), ont assuré le maintien du pouvoir d'achat des salariés en place.

5.2.2. R.A.T.P.

Des revalorisations du même ordre qu'à la S.N.C.F. sont intervenues, portant la majoration en niveau à 2,1 % (1,2 % au 1er mai et 0,9 % au 1er juin). L'augmentation de la masse salariale correspondante se monte à 1,32 % pour l'année. Il convient en outre de tenir compte, au titre de la masse salariale des rémunérations principales, de l'avant-dernière étape de mise en place de la grille des classifications qui représente 0,42 %. L'effet des mesures individuelles (GVT positif) est de + 1,74 % et l'effet qualitatif des effectifs (GVT négatif) est de - 1,08 %. Au total la masse salariale augmente, en 1987 à la R.A.T.P., de 2,40 % pour les rémunérations principales et de 2,62 % en y incluant la variation de certaines primes.

5.3. EVOLUTION DES SALAIRES CONVENTIONNELS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les salaires conventionnels ou résultant de recommandations patronales ont augmenté en niveau en 1985, 1986 et 1987 dans le secteur des transports de :

| | <u>1985</u> | <u>1986</u> | <u>1987</u> |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | % | % | % |
| . Transports routiers de marchandises et de voyageurs - Auxiliaires de transports | 4,0 | 1,6 | 2,5 |
| . Téléphériques | 6,3 | 2,0 | 2,5 |
| . Manutention ferroviaire | 4,5 | 1,94 | 2,6 |
| . Ordures ménagères | 3,5 | 2,22 | 3,3 |
| . Transports urbains | 4,5 | 1,0 | 3,5 |

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.

5.4. CALENDRIER DES MESURES

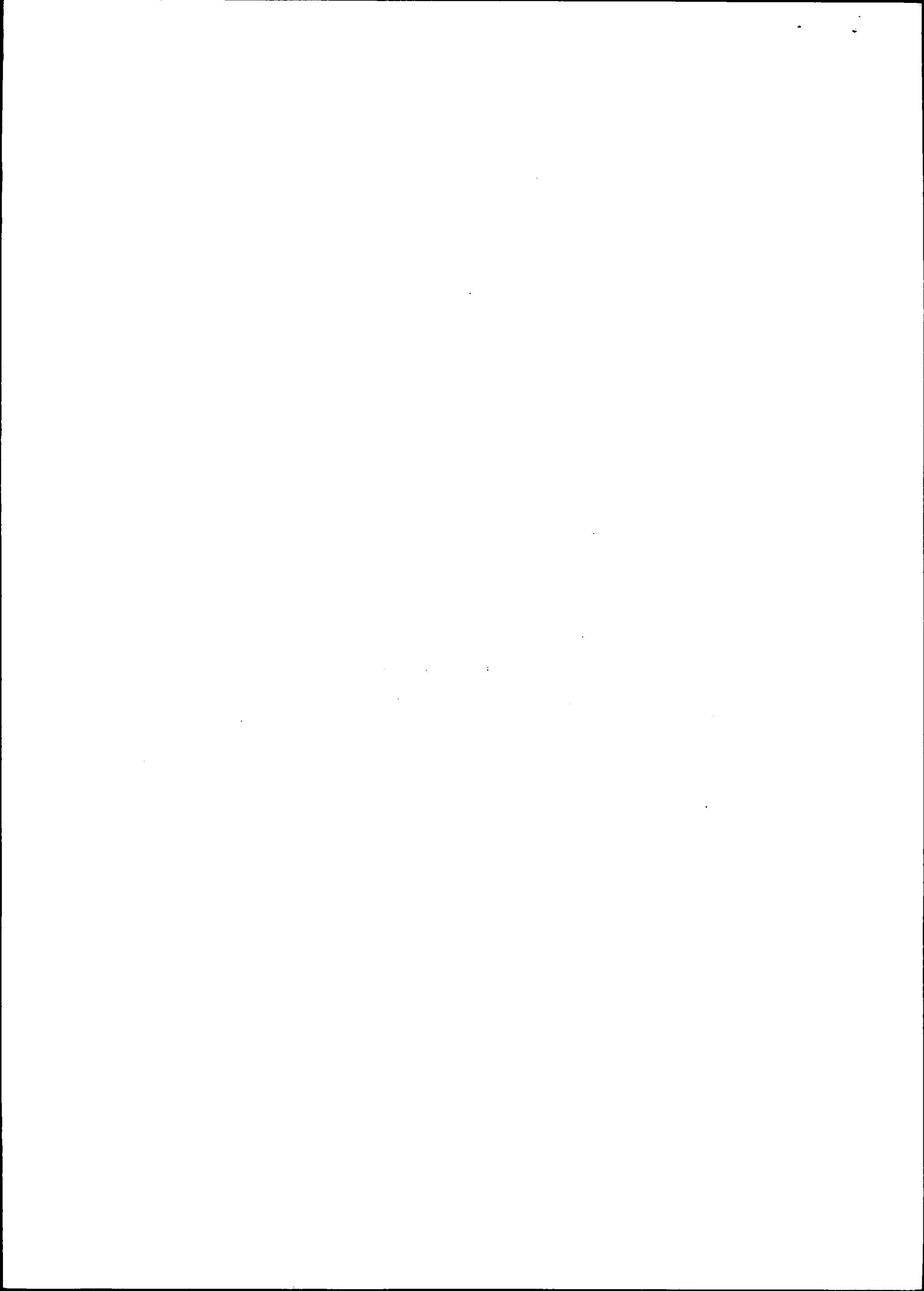
Année 1987

TRANSPORTS TERRESTRES
Evolution comparée des salaires et des prix

| | J | F | M | A | M | J | J | A | S | O | N | D | TOTAL |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|-------|-------|-------|---------------|
| SNCF-majoration en niveau | | | | | 1,7 % | | | | 0,4 % | | | | 2,1 % |
| incidence sur la masse salariale à effectif constant | | | | | 1,18% | | | | (1) 0,15% | | | | (1) 1,33 % |
| RATP-majoration en niveau | | | | | 1,2 % | 0,9 % | | | | | | | 2,1 % |
| incidence sur la masse salariale | | | | | 0,8 % | 0,52% | | | | | | | 1,32 % |
| TRANSPORTS URBAINS - majoration en niveau | | | | | 2 % | | | | | 1,5 % | | | (2) 3,5 % |
| TRANSPORTS ROURTIERS - majoration en niveau | | 1 % | | | | | | | 1,5 % | | | | (2) 2,5 % |
| TELEPHERIQUES majoration en niveau | | | | | | 1,5 % | | | | | | 1 % | (2) 2,5 % |
| ORDURES MENAGERES-majoration en niveau | | | | 1,3 % | | | | | | 2 % | | | (2) 3,3 % |
| MANUTENTION FERROVIAIRE-majoration en niveau | | | 1,10% | | | | 0,7 % | | | | 0,8 % | | (2) 2,60 % |
| Salaires horaires ouvriers | 1 % | | | 0,8 % | | | 0,8 % | | | 0,8 % | | | 3,40 % |
| S.M.I.C. | | | 2,4 % | | | | 1 % | | | | | | 3,40 % |
| mensuel | +0,9% | +0,2% | +0,1% | +0,5% | +0,2% | +0,2% | +0,2% | +0,2% | +0,1% | +0,2% | +0,1% | +0,1% | |
| INDICE INSEE DES PRIX cumulé | +0,9% | +1,1% | +1,2% | +1,8% | + 2 % | +2,1% | +2,4% | +2,6% | +2,7% | +2,9% | +3,1% | +3,1% | + 3,1% |

(1) pondération sur 13 mois

(2) salaire prévu à la convention collective



| |
|--|
| 6ème partie - REGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE |
|--|

6 - 1 Régimes de retraites (tableau 27).

- 6 - 1-1 Le tableau n° 27 fournit pour l'année 1987 les statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisant et celui des retraités, et au montant des pensions servies.

- 6 - 1-2 - En 1987, les régimes spéciaux de retraites n'ont subi aucune modification du point de vue réglementaire.

Il convient toutefois de noter que les taux de cotisations des affiliés de ces régimes ont été augmentés, à titre provisoire, pour la période du 1er juillet 1987 au 30 juin 1988 de 0,2 point pour l'assurance vieillesse et de 0,4 point pour l'assurance maladie.

Ces augmentations des taux de cotisations qui sont intervenues dans le cadre des mesures générales prises par le Gouvernement pour faire face aux difficultés financières des régimes de protection sociale ont eu pour effet de porter pour la période considérée, les taux de cotisation, acquittés par les salariés au titre de l'assurance vieillesse de :

- 7,70% à 7,90% pour la SNCF et la RATP ;

- 8,10% à 8,30% pour les actifs affiliés au régime de retraite géré par la C.A.M.R. ;

En ce qui concerne l'assurance maladie, les taux de cotisations des assurés actifs et retraités ont, durant la période considérée, été portés :

A la S.N.C.F. de :

- 4,70% à 5,10% pour les actifs ;

- 3,90% à 4,30% pour les retraités.

A la R.A.T.P de :

- 3,90% à 4,30% pour les actifs ;

- 1,25% à 1,65% pour les retraités sur les pensions plafonnées.

Pour les retraités affiliés au régime de retraites géré par la CAMR, le taux de cotisation au titre de l'assurance maladie a été porté de :

- 2,5% à 2,9% pour les pensionnés entre 55 et 60 ans ;
- 1,5% à 1,9% pour les pensionnés de plus de 60 ans.

En ce qui concerne l'évolution des pensions proprement dites des retraités de la SNCF et de la RATP, la masse de ces pensions a été augmentée en moyenne annuelle de :

- . 2,2% S.N.C.F.;
- . 2,5% R.A.T.P..

On notera en ce qui concerne la SNCF :

- qu'à compter du 1er janvier 1987, les coefficients de revalorisation de pensions proportionnelles non péréquables figurant à l'article 5 du statut des retraités, ont été relevés dans les mêmes conditions que les taux de revalorisation des rentes viagères du secteur public fixés par la loi de finances pour 1987.

- que 2 demi-points d'indemnité de résidence ont été intégrés dans le traitement soumis à retenue pour pension, successivement les 1er janvier et 1er octobre 1987.

6-1-3 Caisse autonome mutuelle de retraites - CAMR

1) Révision des pensions.

Comme celles du régime général de la sécurité sociale, les pensions des retraités de la CAMR sont revalorisées deux fois par an, en deux fractions égales, au 1er janvier et au 1er juillet.

En 1987, le taux de revalorisation de ces pensions a été ainsi fixé :

- . 1,70 % au 1er janvier dont 0,6 % au titre de l'ajustement pour 1986;
- . 1,1 % au 1er juillet.

Les mécanismes ayant servi de base au calcul de ces taux dérogent, à titre transitoire, aux règles établies par l'arrêté du 23 décembre 1983 relatif à la révision des pensions servies par la CAMR. Ils s'inspirent des mesures générales prises pour contenir le déséquilibre de l'assurance vieillesse tout en sauvegardant le pouvoir d'achat des retraités.

Pour le régime général, la mise en oeuvre de ces mesures a conduit à préciser par voie législative le montant des revalorisations des pensions et rentes de vieillesse et d'invalidité pour 1987 (loi du 27 janvier 1987 portant diverses mesures d'ordre social - article 14 -). Ce sont donc ces mêmes montants, qui ont conduit à une augmentation en moyenne annuelle de 2 % des pensions de vieillesse du régime général, qui ont été appliqués aux retraités de la CAMR.

Ce dispositif n'a cependant pas permis d'assurer pleinement l'objectif de maintien du pouvoir d'achat des retraités poursuivi par le gouvernement. Un ajustement de 1,30 % a donc été effectué au 1er janvier 1988 afin que l'augmentation des pensions servies aux retraités de la CAMR puisse, comme pour les pensions du régime général de la sécurité sociale, suivre l'évolution de l'inflation pour l'année considérée.

2) Institution au 1er janvier 1988 d'un fonds d'action sociale auprès de la CAMR

A compter du 1er janvier 1988, il a été institué auprès de la CAMR par décret n°88-113 du 3 février 1988 (JO du 4 février), un fonds d'action sociale destiné à servir aux retraités de la caisse et à leurs ayants cause des prestations d'aide ménagère à domicile et des allocations pour faire face à des besoins exceptionnels.

Ce dispositif vise à faire bénéficier les intéressés d'avantages facilitant leur maintien à domicile lorsque leur grand âge ou leur état de santé les expose à perdre leur autonomie. Financé par des contributions versées par le Régime général, l'Etat, la CARCEPT et par un prélèvement sur les cotisations des affiliés, de moins en moins nombreux, puisqu'il s'agit d'un régime placé en voie d'extinction, il devrait permettre aux ressortissants de la CAMR d'être traités en ce domaine comme leurs homologues affiliés au régime général et à la CARCEPT.

Un arrêté publié à la même date prévoit les modalités d'application de ce décret. Les conditions d'attribution des prestations prévues par le décret sont précisées par le règlement intérieur du fonds. Ce règlement établi par le Conseil d'Administration de la CAMR, a été soumis à l'approbation des autorités de tutelle (ministères chargés du budget, des affaires sociales et des transports).

A l'invitation du Ministère des affaires sociales, des négociations ont été ouvertes en 1988 entre la CAMR et la CARCEPT en vue d'aboutir à un abondement de la contribution de ce dernier régime.

6.1.4. - Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance 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 2,8%.

- 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, 4,99% en 1987 par rapport à 1986.

Le taux d'appel des cotisations à la CARCEPT a été porté, au 1er janvier 1988, de 117,5 à 120 % sur la première tranche de 4 % de ces cotisations et 105 à 108 % sur le surplus ; la rémunération servant d'assiette aux cotisations peut être minorée, au choix des seuls employeurs, soit des frais professionnels réels, soit par un abattement forfaitaire de 20 % calqué sur ce qui est autorisé par le Code des impôts, en matière d'impôt sur le revenu. Cet abattement forfaitaire, qui minimise d'autant le montant des retraites et qui se répercute également sur d'autres prestations sociales, est contesté par les organisations syndicales de salariés.

- le Conseil d'Administration de la CARCEPT a organisé le 16 février 1988 à Paris une journée d'études portant sur la nécessaire harmonisation de la protection sociale au sein de la CEE. Elle a fait apparaître, en particulier, la nécessité d'aboutir à une coordination des régimes de retraites complémentaires si l'on veut que la mobilité de la main-d'oeuvre, y compris les cadres et les chercheurs, ne reste pas une fiction.

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

Le titre III de la loi du 4 décembre 1985 modifiée par la loi n° 87-503 du 8 juillet 1987 portant amélioration des retraites des rapatriés complète le système ancien des pensions garanties par l'Etat (obligation qui lui est faite par des dispositions législatives antérieures de garantir le paiement des droits acquis par ses nationaux dans les régimes spéciaux de retraites d'Afrique du Nord), en permettant :

1°) - aux titulaires de droits à pension garantie ou de pension garantie de faire liquider ou reliquider leur pension sur la base de la réglementation des régimes de retraites régissant leurs homologues des entreprises métropolitaines correspondantes. Les agents du secteur des transports intégrés à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. sont tout particulièrement concernés par cette disposition. En 1987, pour l'application de cette loi :

- 96 demandes ont été examinées par la S.N.C.F., 76 ont été rejetées, 16 options ont été acceptées, et 32 sont actuellement en cours d'instruction au service des pensions du ministère des finances et au ministère des transports. Le décalage entre le nombre d'options acceptées et le nombre de dossiers en cours d'instruction s'explique par le chevauchement sur deux années du traitement des dossiers.

- 8 demandes ont été examinées par la R.A.T.P., 1 demande a été approuvée, 7 sont en cours d'instruction au service des pensions du ministère des finances.

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

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

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

4°) - et enfin l'extension, pour les conséquences en matière de retraites, aux agents de mêmes sociétés ayant occupé un emploi à temps complet en AFN, du bénéfice des dispositions de l'ordonnance du 5 juin 1945 relative aux préjudices subis du fait de la dernière guerre: dans le délai imparti par la loi du 4 décembre 1985 modifiée, 11 dossiers ont été déposés à la S.N.C.F., 1 dossier l'a été à la R.A.T.P. Ces dossiers seront examinés par une commission interministérielle de reclassement.

S'agissant de la loi du 8 juillet 1987 précitée, elle a permis aux intéressés de ne racheter que la période nécessaire leur permettant de parfaire la durée d'annuités requise pour avoir droit à une pension complète. Enfin, elle a rouvert à leur profit, pour un an, le délai fixé pour le dépôt des demandes faites pour obtenir le bénéfice de l'ordonnance du 5 juin 1945 susmentionnée.

6.3. L'institution de prévoyance "inaptitude à la conduite"(IPRIAC)

6.3.1. - Caractéristiques

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

Taux de cotisation

Il a été conventionnellement fixé à 0,35 % mais le taux appelé pour les premiers exercices a été limité à 0,20 %. Il a été porté à 0,25 % par les partenaires, à compter du 1er janvier 1988. La cotisation est partagée à raison de 60 % à la charge de l'employeur et 40 % à la charge des salariés.

Intervention du régime

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

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

- les prestations sont égales à :

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

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

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

Au 31 décembre 1987 l'IPRIAC comptait 22.142 adhérents, dont 15.339 avec cotisants, et 185.757 conducteurs salariés participants en possession d'un permis C, C1, D ou d'un certificat spécial de capacité à la conduite.

Les cotisations encaissées en 1987 se montent à 30.593.366 F dont 22.448.397 F. au titre de l'exercice. Les prestations versées se sont élevées à 20.372.720 F.

6.3.2. - Evolution du nombre de dossiers en gestion

Les centres de gestion de l'AGRR-Prévoyance ont reçu en 1987, 618 demandes de prise en charge . Compte tenu des refus administratifs (non conformité au règlement intérieur de l'IPRIAC et à l'accord de septembre 1980) et des dossiers en cours de traitement, la Commission Médicale Spéciale a examiné en 1987, 500 dossiers :

- 409 en 1er passage
- 91 en second passage.

Après examen sur ces 500 dossiers, la Commission Médicale Spéciale en a :

- accepté : 343,
- refusé : 70,
- mis en instance pour complément d'information : 87.

Situation cumulée depuis 1983 :

| | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | TOTAL |
|--------------------------|----------|-----------|-----------|--------------|--------------|-------|
| Dossiers examinés | 53 | 218 | 358 | 566 | 500 | 1.695 |
| Accord | 36 (68%) | 163 (75%) | 257 (72%) | 319 (56,36%) | 343 (68,60%) | 1.118 |
| Complément d'information | 11 (21%) | 13 (6%) | 58 (16%) | 114 (20,14%) | 87 (17,40%) | 283 |
| Refus | 6 (11%) | 42 (19%) | 43 (19%) | 133 (23,50%) | 70 (14,00%) | 294 |

6.3.3. Evolution de la population indemnisée

Les éléments ci-après proviennent d'une analyse réalisée sur 1.121 dossiers acceptés par la Commission médicale spéciale et mis en gestion. Cette situation est comparée à celle connue précédemment portant sur 654 dossiers.

Au regard de ces 1.121 dossiers, on constate 4 éléments :

6.3.3.1. Un vieillissement de la population indemnisée

L'âge moyen est passé de 55,28 ans à 56,99 ans en 1987.

Répartition des dossiers selon l'âge du bénéficiaire

| | Au 31/12/87 sur 1.121 dossiers | | Au 31/12/86 sur 654 dossiers | |
|-----------|-----------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| 50/51 ans | 43 | 3,83 % | 45 | 6,88 % |
| 52/53 ans | 99 | 8,83 % | 96 | 14,68 % |
| 54/55 ans | 191 | 17,04 % | 149 | 22,78 % |
| 56/57 ans | 271 | 24,17 % | 167 | 25,53 % |
| 58/59 ans | 314 | 28,02 % | 153 | 23,39 % |
| 60/61 ans | 147 | 13,11 % | 30 | 4,58 % |
| 62/63 ans | 37 | 3,30 % | 7 | 1,08 % |
| 64/65 ans | 17 | 1,52 % | 7 | 1,08 % |
| 66 ans | 2 | 0,18 % | 0 | |

6.3.3.2. Répartition des dossiers selon l'ancienneté des bénéficiaires

| | Au 31/12/87 sur 1.121 dossiers | | Au 31/12/86 sur 654 dossiers | |
|-----------|-----------------------------------|---------|---------------------------------|---------|
| 15/19 ans | 245 | 21,85 % | 120 | 18,35 % |
| 20/23 ans | 236 | 21,05 % | 157 | 24,00 % |
| 24/27 ans | 219 | 19,54 % | 122 | 18,65 % |
| 28/31 ans | 182 | 16,24 % | 106 | 16,21 % |
| 32/35 ans | 179 | 15,96 % | 109 | 16,67 % |
| 36/39 ans | 56 | 5,00 % | 35 | 5,35 % |
| 40/47 ans | 4 | 0,36 % | 7 | 1,07 % |

6.3.3.3. Répartition des dossiers selon l'origine

| | Au 31/12/87 sur 1.121 dossiers | Au 31/12/86 sur 654 dossiers |
|---------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Médecine du Travail | 85,6 % | 82,4 % |
| Retrait de permis | 11,6 % | 12,7 % |
| Les deux | 2,8 % | 4,9 % |

6.3.3.4. Répartition des dossiers selon l'orientation des conducteurs inaptes

| | Au 31/12/87 sur 1.121 dossiers | Au 31/12/86 sur 654 dossiers |
|---------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| Sécurité Sociale | 70,6 % | 68,2 % |
| Licenciement (chômage) | 22,4 % | 24,2 % |
| Reclassement | 7 % | 7,6 % |