

4EME PARTIE - LES CONDITIONS DE TRAVAIL ET LA SECURITE

4.1. - La durée du travail (Tableaux 15 et 16)

4.1.1. Les données numériques des tableaux 15 et 16 sont extraites de l'enquête trimestrielle du Ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. 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).

Les résultats publiés sont trop globaux et trop partiels (puisqu'ils ne tiennent pas compte des très nombreuses petites entreprises de transport routier) pour permettre de connaître la durée réelle du travail des conducteurs routiers.

Le tableau 16 sera adressé ultérieurement.

4.1.2. Durée du travail dans les transports aériens

4.1.2.1. Durée du travail du personnel au sol
horaire hebdomadaire moyen (identique à 1987)

1988

(:)
(AIR FRANCE	:	38 h 00
(:)
(-----	:	-----)
(:)
(AIR INTER	:	de 34 h 50 à 38 h 00
(:)
(-----	:	-----)
(:)
(UTA	:	39 h 00
(:)
(-----	:	-----)
(:)
(TAT	:	de 39 h 00 à 39 h 45
(:)
(-----	:	-----)
(:)
(A.D.P.	:	38 h 00
(:)
(-----	:	-----)

4.1.2.2. Durée du travail du personnel navigant

La spécificité des conditions d'exploitation des aéronefs suppose une réglementation de la durée du travail du personnel navigant à l'échelle mensuelle. Aussi le Code de l'Aviation Civile prévoit dans ses articles D 422.3 et D 422.10 une durée mensuelle moyenne de travail pour le personnel navigant (85 heures de vol pour le

personnel affecté sur avions autres qu'avions à réaction et avions à réaction d'un poids total au décollage inférieur à quatorze tonnes ; 75 heures de vol pour le personnel navigant affecté sur avions à réaction d'un poids total au décollage supérieur à quatorze tonnes).

Les premières de ces dispositions réglementaires datent de 1951 et sont inadaptées aux conditions actuelles d'exploitation. L'administration de l'aviation civile a proposé une réflexion préalable à leur refonte. Par ailleurs, des dispositions conventionnelles ont été adoptées dans certaines entreprises.

A titre indicatif le Procès-Verbal du 16 mars 1971 qui régit la durée du travail du personnel navigant technique à AIR INTER, UTA et AIR FRANCE ramène ces durées à 67 heures mensuelles (modulées toutefois sur moyen courrier suivant différents paramètres).

Les heures effectuées au-delà de 67 heures dans le mois sont donc rémunérées comme heures supplémentaires.

4.2 - Le contrôle et les sanctions dans les transports routiers

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-transport 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-transport.

L'effectif fonctionnel des contrôleurs et adjoints de contrôle était de 289 fin 1988, celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) de 88. 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 contrôleur

4.22.1 - Nombre d'entreprises contrôlées

	1984	1985	1986	1987	1988
- par les contrôleurs des transports terrestres	3.807	3.483	3.085	3.007	2.321
- par les inspecteurs du travail	3.180	4.473	6.099	6.820	6.453
T O T A L	6.987	7.956	9.184	9.827	8.774

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

	1984	1985	1986	1987	1988
- sur route	252.530	233.826	244.477	230.715	292.145
- en entreprise	36.794	34.608	38.450	43.628	40.054

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

	1984	1985	1986	1987	1988
- sur route	505.060	467.652	488.954	461.430	584.290
- en entreprise	441.528	415.296	461.400	523.536	480.648

Le contrôle de l'application de la réglementation sociale s'est traduit en 1988 par une croissance importante du nombre des contrôles sur route et une diminution des contrôles en entreprise.

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 % en 1987 (16 % en 1983) et s'est maintenue à ce même niveau en 1988.

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 journa- lière	conduite hebdoma- daire	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	4,4 % *	9,2 %	4,4 %	4,4 %	21,0 %
1988(1)	5,5 % *	10,7 %	5,8 %	4,0 %	23,6 %
(1) dont compte d'autrui	5,6 %	11,2 %	6,1 %	4,2 %	24,8 %
compte propre	3,4 %	3,0 %	0,5 %	0,2 %	6,1 %

(*) 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 1988 se répartissent comme suit :

- 29,4 % inférieures à 160 francs
- 38,6 % entre 160 francs et 600 francs
- 32 % égales ou supérieures à 600 francs

Les chiffres portent sur 8.579 amendes prononcées.

Le montant des amendes égales ou supérieures à 600 francs s'est nettement accru.

4.24.2 - Immobilisation

Il a été procédé à 4.249 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 1988 à l'encontre des conducteurs étrangers, il ressort que l'immobilisation est prononcée dans 86 % 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 79,7 %.

4.25. - Comparaison avec les autres Etats-membres de la CEE.

La Commission des Communautés Européennes a publié son quinzième rapport sur l'application de la réglementation sociale européenne en 1985 par les Etats-membres .

Les chiffres indiqués dans le rapport sont très difficiles à comparer pour les raisons suivantes :

- dans certains cas qui ne sont d'ailleurs pas précisés, les chiffres ne comprennent pas les contrôles réalisés par tous les corps de contrôle. Or la France donne, quant à elle, des chiffres tous corps de contrôle confondus, ce qui peut expliquer les différences constatées.
- les périodes de référence ne sont pas les mêmes : deux pays, les PAYS-BAS et l'IRLANDE, donnent des chiffres portant non seulement sur l'année 1985 mais sur une période allant jusqu'au 29 septembre 1986, date de l'entrée en vigueur de la réglementation sociale européenne modifiée.
- enfin la GRECE ne fait pas de distinction entre les contrôles en entreprise et les contrôles sur route.

Ces constatations conduiront donc la France à réexaminer les bases sur lesquelles est organisé son propre système statistique en matière de bilan des contrôles.

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 4,5 à 4,9), des transports fluviaux (10,0 à 10,5), dans la manutention fluviale (6,4 à 6,7) et la location (7,9 à 8,0).

Baisse, en revanche, des cotisations pour les commissionnaires de transport routier (- 0,3 point), les transports routiers de marchandises (8,2 - 8,4), les manutentionnaires ferroviaires (9,2 - 9,5), les transports routiers associés (5,3 - 5,7).

Stabilité des taux, enfin, pour le transport routier de voyageurs (3,3), les V.F.I.L. (3,3), les remontées mécaniques (3,3).

Les risques sont évidemment plus élevés dans les secteurs exposés à des accidents de manutention (transports routiers de marchandises (8,2), transports fluviaux (10,5) 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 1987 qu'en 1986. 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 reste stable (0,91). Les séquelles des accidents sont aussi moins importantes : l'indice de gravité des incapacités permanentes diminue régulièrement depuis 1981 (de 37,0 à 24,9).

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 1987 une tendance très nette à l'accroissement du nombre des accidents de toutes natures qui infirme 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 1987 le taux d'accidents mortels dans les transports routiers de voyageurs soit encore légèrement 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). En 1988

4.3.2.2. - A la S.N.C.F. (tableau 19) les accidents du travail dont sont victimes les cheminots restent relativement peu nombreux en 1988. Le taux d'accidents mortels (0,016 et 35 décès) s'est sensiblement élevé en raison des accidents survenus à PARIS, LYON et AY dépasse le 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).

(voir en annexe les observations de l'U.I.T.-C.G.T.)

4.3.2.3.- Dans le secteur des transports terrestres hors S.N.C.F. et R.A.T.P., on relève 22.603 accidents avec arrêt du travail en 1987 contre 21.881 en 1986, 22.901 en 1985, soit 8,47 % de l'effectif considéré au lieu de 8,22 %.

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'aggravation. Le nombre d'accidents mortels en transports de voyageurs est passé de 1 à 10. Il est de 130 au lieu de 97 dans le secteur des transports de marchandises.

4.3.2.4.- Dans le secteur des remontées mécaniques, le nombre des accidents graves et mortels a nettement augmenté. Le taux des accidents avec arrêt reste le plus élevé des secteurs du transport.

4.3.2.5.- Dans le secteur des transports fluviaux on note une stabilité des accidents graves (33) ; aucun accident mortel. Une remontée des accidents avec arrêt (142 au lieu de 77 en 1986, mais 238 en 1985).

4.3.2.6.- Si on le compare à l'ensemble du secteur "transport et manutention", le secteur des transports de marchandises connaît des taux d'accidents plus élevés (10,01 % au lieu de 8,40 % pour les accidents avec arrêt du travail - 1,13 % au lieu de 0,89 % pour les accidents graves - 0,068 % au lieu de 0,032 % pour les accidents mortels).

4.3.2.7. Si l'on compare en 1987 les pourcentages d'accidents du travail par rapport aux effectifs pour l'ensemble des activités économiques et pour trois secteurs significatifs des transports terrestres, on obtient le tableau suivant :

	toutes activités	routiers marchandises	routiers voyageurs	fluviaux marchandises
Accidents avec arrêt	5,01	10,62 %	3,65 %	8,25 %
Accidents graves	0,48 %	1,22 %	0,47 %	1,91 %
Accidents mortels	0,00765 %	0,074 %	0,022	0

(source CNAM)

Le taux des accidents du travail mortels chez les routiers marchandises (sédentaires inclus) est 10 fois supérieur à la moyenne nationale.

4.3.2.8. L'évolution dans les mêmes secteurs entre 1986 et 1987 a été la suivante :

	toutes activités	routiers marchandises	routiers voyageurs	fluviaux marchandises
accidents avec arrêt	- 4,25 %	+ 3,02 %	- 0,66 %	+ 152 % *
accidents graves	- 6,36 %	- 1,78 %	- 7,32 %	- 6,66 %
accidents mortels	+ 3,17 %	- 21,25 %	non significatifs	

* après une baisse de 68 % en 1986.

(source CNAM)

Le nombre des accidents mortels dans l'ensemble des industries du transport et de la manutention était de 183 en 1987 au lieu de 152 en 1986 (+ 20,4 %). Ces 31 accidents mortels supplémentaires correspondent exactement à l'accroissement du nombre des accidents mortels pour l'ensemble des activités économiques relevant de la CNAM.

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

(ce paragraphe reproduit le texte du rapport 1988/1987)

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", ce qui paraît insuffisant à certains qui préconisent des "dispositions générales", 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. Les mesures de prévention prises actuellement sont encore bien insuffisantes, notamment celles qui concernent les maladies professionnelles. 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 MF. de cotisations pour assurer son risque.

● 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)

Pour la première fois depuis 1979, on note en 1988 par rapport à l'année précédente un accroissement du nombre des accidents (179.887 au lieu de 170.013 soit + 3,46 %). Les nombres de tués (10.548 contre 9.835 soit + 7,2 %), de blessés graves (58.172 contre 57.902 soit + 0,46 %) et de blessés légers (185.870 contre 179.736 soit + 3,41 %) ont tous augmenté en 1988.

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

Depuis 1984, on notait 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 s'est poursuivie en 1988 et en 1989 si l'on en juge par les résultats des premiers mois. Mais, en fait, les renversements de tendance sont intervenus dès l'automne 1987 dans un sens défavorable et dès la fin du printemps 1988 dans un sens un peu moins déplorable.

4.4.1.- Le tableau 20 b) compare la répartition des victimes par catégorie d'usagers en fonction de la gravité de l'accident depuis 1980.

On note en 1988 une très légère diminution en valeur relative des implications des usagers de voitures de tourisme sauf pour les tués (de 61,0 % en 1988 contre 60,8 % en 1987 - blessés graves : de 54,8 % contre 54,9 - blessés légers : de 62,05 % contre 62,5). Mais, en valeur absolue, on note 6.437 conducteurs ou passagers tués contre 6.000 en 1987 (+ 7,28 %) et 31.915 blessés graves contre 31.841 (+ 0,23 %).

Pour les véhicules utilitaires, l'augmentation du nombre des accidents corporels est plus importante et leurs pourcentages d'implication s'accroissent (tués : 4,33 % en 1987 et 4,56 en 1988 - blessés graves : 3,13 % et 3,36 % - blessés légers : 3,40 % et 3,54 %).

L'évolution en valeur absolue pour chaque catégorie de véhicule entre 1987 et 1988 est résumée ci-après :

	tués	blessés graves	blessés légers
véhicules de tourisme	↗	↗	↗
ensemble véhicules utilitaires	↗	↗	↗
dont :			
camionnettes	↗	↗	↗
camions	↘	↗	→
tracteurs routiers	↗	↗	↗
transports de voyageurs	↗	↘	↗

4.4.2.- Pour l'année 1988, comme les années précédentes, les statistiques dont nous disposons sont établies selon les domaines de compétence des CRS, du service central des polices urbaines et de la gendarmerie.

4.4.2.1. CRS

La zone d'action couverte par les CRS est très limitée par rapport à celle couverte par la police et la gendarmerie : elle représente environ 1.500 km (bretelles d'accès autoroutières, autoroutes non concédées).

Les CRS ont constaté en 1988, 3.186 accidents (232 tués - 493 blessés graves - 4.293 blessés légers) contre 3.024 en 1987 (184 tués - 490 blessés graves - 4.134 blessés légers).

Les accidents dans lesquels un "poids lourd" au moins est impliqué, représentent 16,35 % des accidents constatés en 1988 (contre 16,04 % en 1987) mais 29,74 % des tués (contre 25,54 % en 1987) :

1988 : 521 accidents	(tués : 69 *
	(blessés graves : 112
	(blessés légers : 645
1987 : 485 accidents	(tués : 47 **
	(blessés graves : 124
	(blessés légers : 598

Les accidents dans lesquels est impliqué au moins un "véhicule léger", représentent 85,34 % de l'ensemble en 1988 (contre 86,17 en 1987) :

1988 : 2.719 accidents	(tués : 185
	(blessés graves : 418
	(blessés légers : 3.718

4.4.2.2. Police urbaine

Les statistiques de la police urbaine qui couvrent 95 départements plus les DOM-TOM ont dénombré 2.450 tués en 1988 (2.410 métropole seulement) contre 2.433 en 1987, soit une augmentation de 0,69 %. Le nombre de blessés a également augmenté : 129.947 en 1988 (127.921 métropole seulement) contre 126.343 en 1987 (+ 2,85).

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 2,01 en 1987 à 1,67 en 1988 et qu'en ce qui concerne les blessés elle est passée de 1,69 à 1,74.

* dont 13 usagers poids lourd

** dont 7 usagers poids lourd

Tués - Ensemble des 95 départements + DOM/TOM

Années	1987	1988	différence	pourcentage
CATEGORIES				
occupant des V.P.	1.097	1.072	- 25	- 2,27
piétons	670	681	- 11	+ 1,64
deux-roues	609	645	+ 36	+ 5,91
poids lourds (1)	49	41	- 8	- 16,32
autres usagers	8	11	+ 3	+ 37,5
TOTAL	2.433	2.450	+ 17	+ 0,69

Blessés - ensemble des 95 départements + DOM/TOM

Années	1987	1988	différence	pourcentage
CATEGORIES				
occupant des V.P.	66.212	68.067	+ 1.855	+ 2,80
piétons	20.972	21.290	+ 318	+ 1,51
deux-roues	36.714	38.001	+ 1.287	+ 3,50
poids lourds (1)	2.145	2.269	+ 124	+ 5,78
autres usagers	300	320	+ 20	+ 6,66
TOTAL	126.343	129.947	+ 3.604	+ 2,85

(1) Dans la rubrique Poids lourds sont comptabilisés : les véhicules utilitaires PTC inférieurs à 3,5 T [23 tués en 1988 - 24 en 1987 - 1.038 blessés en 1988 - 918 en 1987], les véhicules de transports en commun [3 tués en 1988 - 4 en 1987 - 661 blessés en 1988 - 673 en 1987], les poids lourds avec ou sans remorque et tracteur seul [15 tués en 1988 - 21 en 1987 - 570 blessés en 1988 - 554 en 1987].

4.4.3. Les tableaux 20 c) et 20 e) sont tirés de la statistique annuelle des accidents de la circulation pour l'année 1988 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 directs présumés, des accidents corporels constatés par la gendarmerie.

Les graphiques figurant au tableau 20 e) font apparaître les taux de responsabilité directe présumée des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers et leur évolution depuis 1985.

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

- une stabilisation du taux de responsabilité directe présumée des conducteurs d'automobiles. Une nette aggravation du taux des conducteurs de tracteurs routiers contrastant avec l'amélioration du taux des véhicules de plus de 3 T 5. Le taux de responsabilité des véhicules utilitaires de 1,5 T à 3,5 T a augmenté. Enfin, le taux des véhicules de transport en commun se réduit comme celui des piétons, cyclistes, conducteurs, cyclomoteurs et vélomoteurs.

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

- le taux de responsabilité directe présumée des conducteurs de véhicules de transports en commun reste le plus faible (30,7 en 1988, 31,5 en 1987 - 30,2 en 1986 - 31,8 en 1985 - 29,2 en 1984).

- les taux de responsabilité directe présumée des piétons et des bicyclettes continuent à décroître (49,9 au lieu de 53,8 en 1986 pour les piétons et 57,3 au lieu de 57,3 pour les bicyclettes).

- Les deux roues motorisées (motocyclettes, vélomoteurs et cyclomoteurs) ont toujours les taux de responsabilité directe présumée les plus élevés et celui des conducteurs de motocyclettes s'est à nouveau élevé.

Le tableau 20 d) permet de comparer le nombre de victimes d'accidents en 1988 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. Les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur demeurent celles où se produisent le plus grand nombre d'accidents, mais il serait souhaitable d'utiliser des graphiques permettant de comparer toutes les autres régions.

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

Le tableau n° 21 n'a pu être établi cette année. Ces statistiques sont désormais biennales.

4.6. - Délégués du personnel - Comités d'entreprises

4.6.1. - Délégués du personnel -

Source : Inspection Générale du travail (transports)

DELEGUES DU PERSONNEL	1980	1981	1982	1983	1985	1986	1987
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 763	7 944	7 382	7 851	7 511	8 219	8 063
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 393	2 467	2 239	2 984	3 116	4 179	3 877
3. Nombre de procès-verbaux de carence	448	404	306	796	1 207	1 515	1 756
Pourcentage $\frac{\text{Ligne 2}}{\text{Ligne 1}}$	30,82	31,05	30,33	30,00	41,48	50,84	48,08

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

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.

	1980	1981	1982	1983	1986	1987
a) Comités d'entreprise - Ensemble des transports						
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 327	1 385	1 345	1 439	1 553	1 546
Nombre d'entreprises ou d'éts ayant un comité	1 102	1 145	1 203	1 262	1 312	1 381
Nombre de procès-verbaux de carence	84	107	73	71	76	118
Pourcentage <u>Ligne 1</u>	83,0	82,7	89,4	88,2	84,5	89,3
<u>Ligne 2</u>						
b) Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport						
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	962	972	1 013	1 166	1 124	1 109
Nombre d'entreprises ou d'éts ayant un comité	833	849	961	979	948	1 036
Nombre de procès-verbaux de carence	24	33	61	60	71	109
Pourcentage <u>Ligne 1</u>	86,6	87,4	85,0	83,9	84,3	93,4
<u>Ligne 2</u>						

4.6.3.- Les tableaux n° 22 rendent compte pour la période du 1er janvier 1977 au 31 décembre 1987 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 1987.

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 1985 et 1988 à l'occasion des élections au conseil de prévoyance.

Le tableau n° 25 b) donne pour 1988 et 1989 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.

Le tableau 25 c) présente les résultats des élections au comité d'entreprise en 1986 et 1988.

Enfin, le tableau 25 d) donne les résultats des élections au C.C.A.S. en 1984 et en 1988.

4.6.7. - S.N.C.F. -Tableau n° 26)

Le tableau n° 26 déjà publié dans le dernier rapport de la Commission sociale et de sécurité du C.N.T. 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)

Tableau non publié en 1989, l'enquête statistique ayant été supprimée.

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
61.255 en 1988

- à la R.A.T.P.

26.166 en 1984
9.736 en 1985
45.009 en 1986
38.315 en 1987
44.394 en 1988

- 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)
158.343 en 1988 (0,34 % des journées de travail dues)

4.8. Organisation du travail

Bien que ce rapport n'étudie pas de manière exhaustive l'ensemble des problèmes d'organisation du travail dans les transports, il a paru intéressant de signaler **une étude sectorielle sur une expérience d'organisation du travail en navettes, dans la traction à longue distance.**

Un rapport de l'INRETS de février 1989 analyse des expériences d'organisation en navettes de la traction routière en longue distance et ses conséquences sur les conditions de travail et de vie du conducteur routier. Ce mode d'organisation de la traction consistant pour des conducteurs partis d'endroits différents à échanger leurs semi-remorques à lmi-parcours et à revenir à leur point de départ, est l'aboutissement d'une recherche de productivité, de la part de l'entreprise, par une meilleure utilisation des moyens matériels et humains et grâce à une plus grande maîtrise du temps.

Sur le plan ergonomique, on constate une certaine déresponsabilisation des conducteurs, ainsi qu'un appauvrissement et une parcellisation de leur tâche. Des contraintes temporelles apparaissent durant les opérations de conduite : elles éliminent la souplesse dont disposait le conducteur dans son emploi du temps, mais la moyenne des durées hebdomadaires de travail est plus faible que dans le transport classique.

Les avantages qu'y voient les conducteurs résident dans une vie et un travail plus réguliers, un temps libre plus important, pas de manutention et une circulation plus fluide (la conduite se faisant toujours de nuit).

Parmi les inconvénients cités figurent dans l'ordre la monotonie du travail, la perturbation de la vie familiale et les problèmes de rythme durant le week-end (à cause de la conduite de nuit), les contraintes horaires et dans une moindre mesure l'isolement et la dépersonnalisation de l'outil de travail.

Ce mode particulier d'organisation est certainement destiné à se développer après 1993 mais restera sans doute très ciblé.

5ème PARTIE : REMUNERATIONS

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

	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>
	%	%	%	%
. Hausse des prix	4,7	2,1	3,1	3,1
. Augmentation du SMIC	6,9	3,4	3,4	3,3
. Augmentation des salaires horaires toutes branches d'activité confondues	5,3	3,3	3,5	3,4
. Augmentation des salaires horaires - branche transport (non compris SNCF et RATP)	5,3	2,4	3,6	3,2

5.2 Evolution des salaires

5.2.1. SNCF

Les salaires ont été revalorisés de 2,2 % en niveau au cours de l'année 1988 (majoration de 0,3 % au 1er janvier, 1 % au 1er avril, 0,35 % au 1er mai et 0,55 % au 1er juin 1988). Ces chiffres représentent une augmentation de la masse salariale de 1,97 % pour l'année.

A ces mesures s'ajoutent l'attribution uniforme d'un point de grille au 1er octobre et quelques points de grille pour les plus bas salaires attribués au 1er juillet 1988 ce qui représentent 0,20 % en masse, ainsi que l'effet des mesures catégorielles (GVT positif) qui est de l'ordre de 1,80 % en masse.

L'augmentation totale de la masse salariale est donc estimée à 3,97 %.

.../...

5.2.2 R.A.T.P

L'augmentation des rémunérations en niveau à la RATP a été de 2,2 % en 1988 (1,1 % au 1er avril et 1,1 % au 1er octobre). L'augmentation de la masse salariale correspondante se monte à 1,11 % pour l'année. Il convient en outre de tenir compte, au titre de la masse salariale de l'effet de report 1987/1988 (0,97 %) et de la dernière étape de la grille hiérarchique, qui représente 0,42 % auxquels s'ajoute l'apport des mesures complémentaires concernant essentiellement les primes (0,10 %), d'une mesure générale - majoration uniforme des coefficients - (0,09 %), de l'attribution d'une prime uniforme en fin d'année (0,23 %) et des mesures individuelles (1,8 %). Au total, la masse salariale augmente de 4,72 % en 1988 à la RATP.

5.3 Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports

Les salaires conventionnels ou résultant de recommandations patronales ont augmenté en niveau en 1986, 1987 et 1988 dans le secteur des transports de :

	<u>1986</u> %	<u>1987</u> %	<u>1988</u> %
. Transports routiers de marchandises et de voyageurs - Auxiliaires de transports	1,6	2,5	0
. Téléphériques	2,0	2,5	3,0
. Manutention ferroviaire	1,94	2,6	2,8
. Ordures ménagères	2,22	3,3	3,28
. Transports urbains	1,0	3,5	2,5

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

TRANSPORTS TERRESTRES

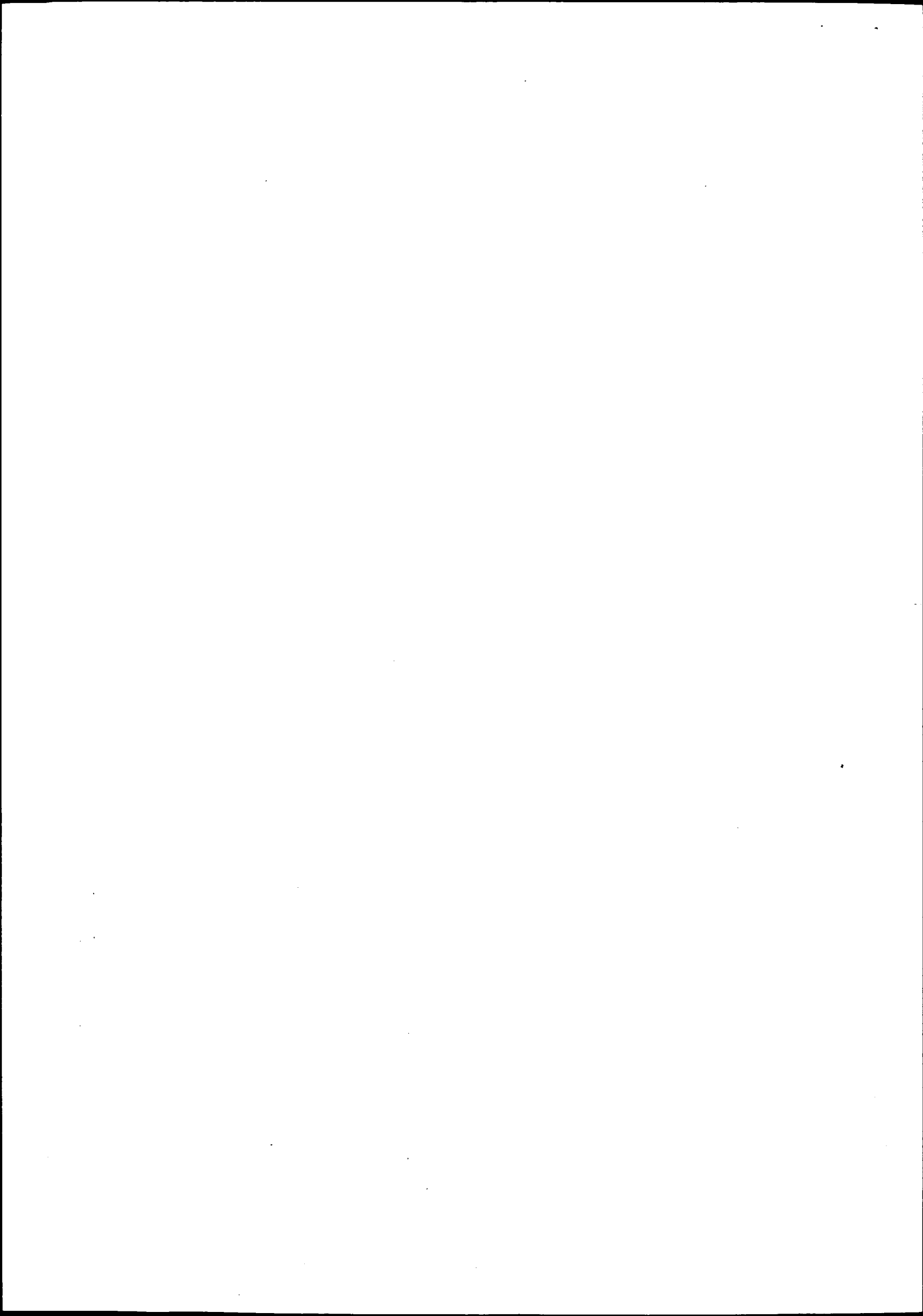
Evolution comparée des salaires et des prix
(en pourcentage)

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
SNCF-majoration en niveau	0,30			1	0,35	0,55							2,2 (1)
incidence sur la masse salariale à effectif constant	0,30			0,77	0,24	0,34							1,97 (2)
RATP-majoration en niveau				1,1						1,1			2,2
incidence sur la masse salariale				0,83						0,28			1,11
TRANSPORTS UR-BAINS-majoration en niveau					1,5					1,0			2,5 (3)
TRANSPORTS ROUTIERS-majoration en niveau													
TELEPHERIQUES majoration en niveau		1					2						3
ORDURES MENAGERES-majoration en niveau				1,49						1,79			3,28 (3)
MANUTENTION FERROVIAIRE-majoration en niveau	0,5				1,1				1,2				2,8 (3)
Salaire horaire ouvrier	0,82			0,81			0,91			0,69			3,23
SMIC						2,3	1						3,3
INDICE INSEE DES PRIX mensuel	+0,2	+0,2	+0,3	+0,5	+0,2	+0,3	+0,3	+0,3	+0,2	+0,2	+0,1	+0,2	
cumulé	+0,2	+0,4	+0,7	+1,1	+1,4	+1,7	+2	+2,3	+2,5	+2,8	+2,9	+3,1	+ 3,1

(1) pondération sur 13 mois pour tenir compte de la prime de fin d'année

(2) dont 0,32 % représentant l'effet report

(3) salaire prévu à la convention collective



6EME PARTIE - REGIMES DE RETRAITES ET DE PREVOYANCE

6 -1 REGIMES DE RETRAITES (tableau n° 27)

- 6 - 1-1 - Le tableau n° 27 fournit, pour l'année 1988, les statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisants et celui des retraités, et au montant des pensions servies.

- 6 - 1-2 - En 1988, les régimes spéciaux de retraites n'ont subi aucune modification substantielle du point de vue réglementaire.

Les taux de cotisations d'assurance maladie et d'assurance vieillesse qui avaient été fixés, à titre provisoire, pour la période du 1er juillet 1987 au 30 juin 1988, ont été pérennisés à compter du 1er juillet 1988. Comme en 1987, ces décisions s'inscrivent dans le cadre des mesures gouvernementales destinées à faire face aux difficultés financières des différents régimes de protection sociale.

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1988 :

1) Au titre de l'assurance vieillesse :

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

- 8,30 % pour les actifs affiliés au régime de retraite géré par la CAMR ;

2) Au titre de l'assurance maladie :

A la SNCF :

- 5,30 % pour les actifs ;

- 4,50 % pour les retraités jusqu'au plafond et dégressif par tranche au-delà.

A la RATP :

- 4,30 % pour les actifs ;

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

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

- 2,9 % pour les pensionnés entre 55 et 60 ans ;

- 1,9 % pour les pensionnés de plus de 60 ans.

.../...

En ce qui concerne l'évolution des pensions proprement dites des retraités de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., la masse de ces pensions a été augmentée en moyenne annuelle en francs courants et effectifs réels de :

- SNCF : 3 %
- RATP : 5,37 %

On notera en ce qui concerne la SNCF :

- qu'à compter du 1er janvier 1988, 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 1988 ;

- que 2 demi-points d'indemnité de résidence ont été intégrés dans le traitement soumis à retenue pour pension, successivement les 1er avril et 1er octobre 1988.

- que le coefficient servant de base au calcul du minimum de pension des agents à service continu a été porté du coefficient 163 à 164 à compter du 1er octobre 1988.

Pour ce qui est de la RATP, cette augmentation comprend outre la variation indiciaire du point, l'incidence de l'intégration de l'indemnité de résidence en deux fractions égales de 0,4 % appliquées au 1er avril et au 1er octobre 1988, la mise en place d'une nouvelle grille de coefficients, l'attribution de 1 point supplémentaire au coefficient de base et le versement en fin d'année d'une prime exceptionnelle à tous les retraités.

6. 1.3. - Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance transport (CARCEPT)

a) 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 de 2,6 % avec effet du 1er janvier 1988 et de 1,3 % avec effet du 1er juillet 1988 ;

b) 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, 3,27 % en 1988 par rapport à 1987.

c) le décret précité du 3 octobre 1955 a été modifié :

- par voie conventionnelle :

Un accord du 5 mars 1986 modifié par avenant du 31 mars 1987 et ses annexes 1 et 2, adopté par la Commission paritaire de la CARCEPT qui a le pouvoir, par voie conventionnelle, de modifier ce décret a été agréé par arrêté interministériel du 13 avril 1988.

L'objet de cet accord est de séparer les opérations de retraite et de prévoyance mises en oeuvre actuellement par la seule CARCEPT (retraite).

Cette décision correspond au souci de l'administration, ainsi que des organismes fédérateurs des régimes complémentaires AGIRC et ARRCO, de voir clarifiées les responsabilités des institutions selon qu'elles mettent en oeuvre des opérations de retraite ou de prévoyance. En effet, seules les premières font l'objet d'une compensation interprofessionnelle.

L'institution ainsi créée regroupe les activités de prévoyance à caractère obligatoire dans le cadre du décret du 3 octobre 1955 (garantie décès, garantie invalidité) mais d'autres garanties pourront être mises en place.

- par voie réglementaire :

Pour faire droit à la demande du conseil d'administration, un décret n° 88-332 du 9 avril 1988 a rétabli la procédure de nomination des administrateurs de la CARCEPT selon les modalités en vigueur de 1962 à 1984.

C'est ainsi que par arrêté du même jour, le Ministre chargé des Transports a nommé, pour 4 ans, les membres du Conseil d'administration de ladite caisse, sur proposition des organisations patronales et ouvrières intéressées.

6. 1.4. - La Caisse Autonome Mutuelle de Retraites - CAMR

1) - Revalorisation des pensions

Les pensions servies par la CAMR ont, en 1988, suivi la même évolution que celles du régime général de la sécurité sociale et des régimes alignés sur celui-ci.

Les deux acomptes provisionnels prévus au 1er janvier et au 1er juillet ont été déterminés, comme ceux appliqués aux pensions du régime général, sur la base de l'évolution prévisible des prix (en moyenne annuelle) telle qu'elle a été retenue par la loi n° 88-16 du 5 janvier 1988, relative à la sécurité sociale.

Les taux de revalorisation appliqués aux dates susindiquées ont été décomposés, après arrondissement, de la manière suivante :

- 2,6 au 1er janvier dont 1,25% au titre de l'ajustement pour 1987 compte tenu de l'évolution des prix 87/86 ;
- 1,3% au 1er juillet.

Les mécanismes qui ont servi de base au calcul de ces majorations 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 permettent, cependant, dans le cadre d'une politique générale visant à contenir le déséquilibre de l'assurance vieillesse, de sauvegarder le pouvoir d'achat de ces retraités.

C'est dans cette optique qu'un ajustement de 0,10% des taux d'augmentation prévus en 1988, a été opéré au 1er janvier 1989. Il s'est, en effet, avéré en fin d'année que l'évolution 1988/1987 des prix en moyenne annuelle avait été supérieure, dans ces proportions, aux prévisions qui avaient servi de base à la fixation des taux de majorations prévus à l'origine.

Ainsi les pensions servies par la CAMR ont-elles suivi l'évolution des prix et assuré, pour l'année considérée, l'objectif de maintien du pouvoir d'achat des retraités de la caisse.

2) Fonctionnement du fonds d'action sociale de la Caisse autonome mutuelle de retraites.

Institué par le décret n° 88-113 du 3 février 1988, le fonds d'action sociale de la CAMR est géré par un comité de gérance désigné par le Conseil d'administration de la caisse parmi ses membres.

Le règlement intérieur du fonds établi par le Conseil d'administration, conformément aux dispositions de l'article 2 du décret susvisé du 3 février 1988, a été approuvé par les Ministres co-tuteurs de la CAMR (ministères chargés de la sécurité sociale, du budget et des transports) par décision interministérielle du 15 avril 1988.

Ce règlement prévoit les modifications de fonctionnement du comité de gestion qui est chargé d'assurer le service des prestations d'aide ménagère à domicile et d'accorder des allocations aux personnes devant faire face à des difficultés financières exceptionnelles.

Les prestations d'aide ménagère à domicile sont attribuées aux titulaires d'un droit direct ou d'un droit dérivé servi par la CAMR soit au titre de son règlement de retraites, soit au titre de la coordination (article D.113 du Code de la sécurité sociale) lorsque le montant de leurs ressources, ou celles du ménage, ne dépassent pas le montant maximum visé par le barème de participation horaire des personnes âgées au service des aides ménagères à domicile, publié par la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés (CNAVTS).

La participation de la CAMR est limitée à 10 heures par mois. Elle est accordée pour un an renouvelable pour les retraités âgés de 80 ans et plus et pour 6 mois renouvelables pour ceux âgés de 70 ans et moins de 80 ans. Le taux de la participation financière de la CAMR et de ses retraités au service de l'aide ménagère à domicile est celui fixé par la CNATVS pour les organismes et les ressortissants du régime général, en fonction des ressources de ces derniers.

Des heures peuvent être attribuées au-delà du plafond susvisé pour des situations exceptionnelles dans la limite de 20 heures au total.

Le financement du fonds est assuré au moyen d'une subvention de l'Etat, et de versements effectués par la caisse concernée, la caisse nationale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés et la caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport.

Le budget du fonds pour 1988 s'élevait à : 5 216 550 F.

Au 31 décembre 1988, le nombre des dossiers d'aide ménagère traités y compris les renouvellements s'établissait à 801 dossiers et une allocation exceptionnelle a été allouée.

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 la possibilité 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 1988, pour l'application de cette loi:

- 26 demandes ont été examinées par la S.N.C.F., 12 ont été rejetées, 14 options ont été acceptées.

- 8 demandes ont été examinées par la R.A.T.P., elles ont été approuvées par le ministère des transports et 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 au plus tôt, faire porter le montant de leur pension proportionnelle au niveau des avantages dont ils auraient bénéficié s'ils avaient été tributaires du régime général de la sécurité sociale ;

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 ; Pour l'application de cette disposition, un dossier a été révisé par la R.A.T.P, douze dossiers d'anciens cheminots de la SNCF Algérienne ont été révisés par la SNCF.

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, 15 dossiers ont été déposés à la S.N.C.F. Ces dossiers devraient être examinés par la commission interministérielle de reclassement au cours de l'année 1989.

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)

Depuis le 1er janvier 1989, l'IPRIAC est géré non plus par l'AGRR-Prévoyance mais par la CARCEPT-Prévoyance.

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 % du salaire brut, 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 conduire, 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.

Les prestations versées en 1988 se sont élevées à 28.600.000 F.

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.

A diverses reprises, le Conseil d'Administration a fixé le montant de la revalorisation des prestations (celle-ci étant destinée à refléter l'évolution moyenne des salaires de références UNIRS et CARCEPT).

Le tableau ci-dessous rappelle les taux fixés depuis l'origine.

Date de la revalorisation	Montant de la revalorisation	Indice 100 au 01.01.1983
1er juillet 1983	6,50 %	106,50
1er janvier 1984	4,00 %	110,76
1er juillet 1984	5,40 %	116,74
1er janvier 1985	3,00 %	120,24
1er juillet 1985	3,16 %	124,04
1er janvier 1986	2,50 %	127,14
1er juillet 1986	2,38 %	130,17
1er janvier 1987	0,00 %	130,17
1er juillet 1987	5,11 %	136,82
1er janvier 1988	1,50 %	138,87
1er juillet 1988	0,50 %	139,56

Nombre d'adhérents et de cotisants

Au 31 décembre 1988, l'IPRIAC comptait 22.935 entreprises adhérentes dont 15.611 avec cotisants. Le nombre total de cotisants étant de 195.187.

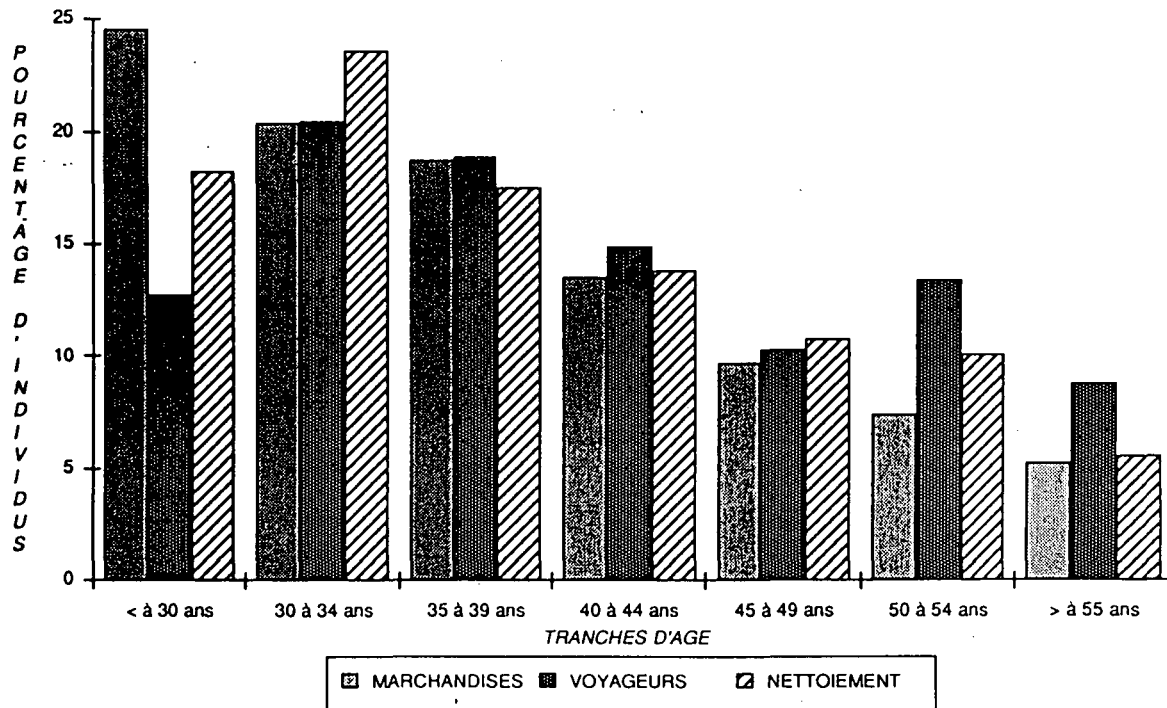
La répartition était la suivante :

- Transport de marchandises	: 13.799 entreprises cotisantes	- 138.836 conducteurs
- Transport de voyageurs	: 1.625 entreprises cotisantes	- 52.824 conducteurs
- Enlèvement d'ordures-nettoisement	: 187 entreprises cotisantes	- 3.527 conducteurs
Total	15.611 entreprises	195.187 conducteurs

Les cotisations encaissées en 1988 se montent à 43.200.000 F dont 42.600.000 F. au titre de l'exercice.

Par rapport à l'année 1987, on note une hausse du nombre d'entreprises cotisantes, et une hausse du nombre des cotisants dans des proportions plus importantes. Cet apport nouveau est dû aux créations d'entreprises.

REPARTITION DES ASSURES IPRIAC PAR TRANCHES D'AGE



l'âge moyen est de 33 ans (37 ans pour les marchandises, 41 ans pour les voyageurs, 39 ans pour le nettoyage)

6.3.2. Evolution du nombre de dossiers en gestion

La Commission médicale spéciale a examiné 522 dossiers en 1988, ces dossiers se répartissant comme suit :

- . 2 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1986,
- . 22 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1987,
- . 66 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1988.
- . 37 examens de dossiers ne remplissant pas les conditions administratives d'ouverture de droits pour le compte de la Commission sociale.
- . 395 dossiers faisant l'objet d'une première présentation.

La Commission a ainsi examiné le cas de 432 conducteurs pour la première fois en 1988.

La répartition des décisions concernant l'ensemble des 522 dossiers examinés est la suivante :

- accords..... = 339
- refus = 98, soit 18,77 %
- complément d'information demandé..... = 85, soit 16,28 %.

situation cumulée depuis 1983

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	TOTAL
Dossiers examinés	53	218	358	566	500	522	2.217
Accord	36 (68%)	163 (75%)	257 (72%)	319 (56,36%)	343 (68,60%)	339(64,95%)	1.457
Complément d'information	11 (21%)	13 (6%)	58 (16%)	114 (20,14%)	87 (17,40%)	85(16,28%)	368
Refus	6 (11%)	42 (19%)	43 (19%)	133 (23,50%)	70 (14,00%)	98(18,77%)	392

6.3.3. Conducteurs dont l'indemnisation a cessé

Depuis l'origine du régime, 548 dossiers ont fait l'objet d'une fin de paiement.

Ces 548 dossiers se répartissent selon 2 critères :

1. EXERCICE D'EFFET DE LA PRESTATION

98 dossiers "nés" en 1983

133 dossiers "nés" en 1984

143 dossiers "nés" en 1985

91 dossiers "nés" en 1986

67 dossiers "nés" en 1987

16 dossiers "nés" en 1988

2. ORIGINE DE LA FIN DE PAIEMENT

RETRAITE : 394 dossiers

DECES : 130 dossiers

REPRISE D'ACTIVITE : 7 dossiers

CUMUL RESSOURCES SUPERIEUR A 90 % : 9 dossiers

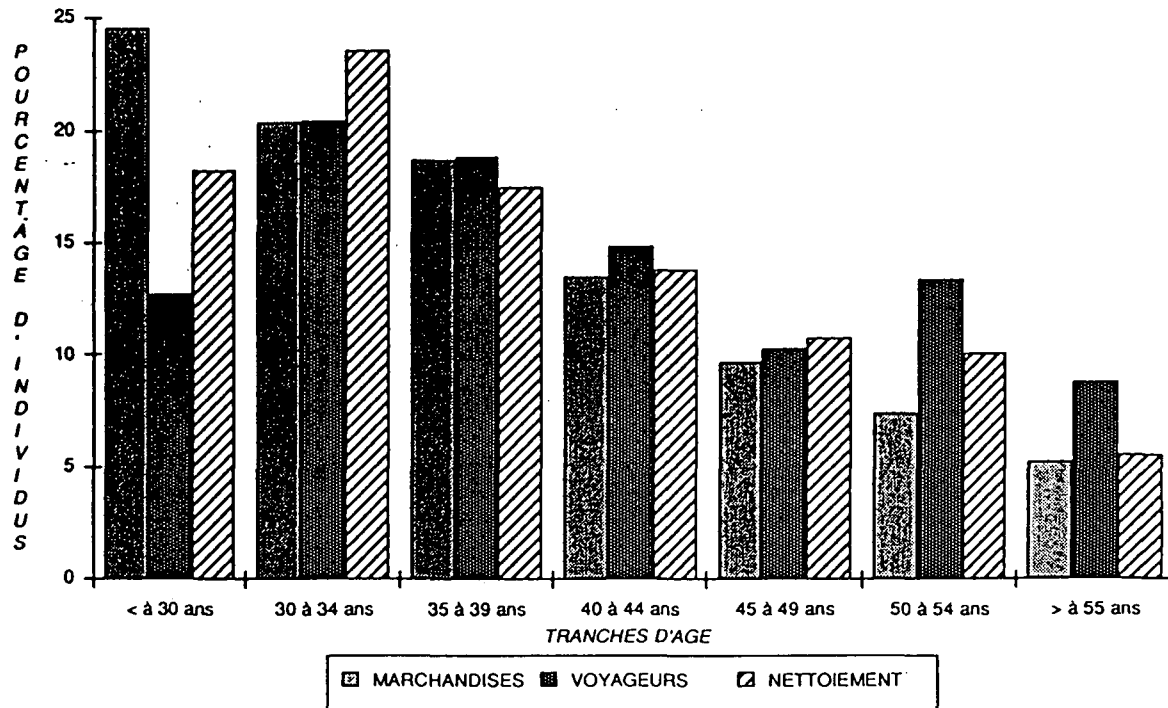
COMPLEMENT D'INFORMATIONS MEDICALES NON FOURNI ... : 2 dossiers

FIN D'UNE INDEMNISATION A DUREE DETERMINEE : 6 dossiers

*

* *

REPARTITION DES ASSURES IPRIAC PAR TRANCHES D'AGE



l'âge moyen est de 33 ans (37 ans pour les marchandises, 41 ans pour les voyageurs, 39 ans pour le nettoyage)

6.3.2. Evolution du nombre de dossiers en gestion

La Commission médicale spéciale a examiné 522 dossiers en 1988, ces dossiers se répartissant comme suit :

- . 2 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1986,
- . 22 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1987,
- . 66 "deuxième passage" suite à une première présentation en 1988.
- . 37 examens de dossiers ne remplissant pas les conditions administratives d'ouverture de droits pour le compte de la Commission sociale.
- . 395 dossiers faisant l'objet d'une première présentation.

La Commission a ainsi examiné le cas de 432 conducteurs pour la première fois en 1988.

La répartition des décisions concernant l'ensemble des 522 dossiers examinés est la suivante :

- accords..... = 339
- refus = 98, soit 18,77 %
- complément d'information demandé..... = 85, soit 16,28 %.

situation cumulée depuis 1983

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	TOTAL
Dossiers examinés	53	218	358	566	500	522	2.217
Accord	36 (68%)	163 (75%)	257 (72%)	319 (56,36%)	343 (68,60%)	339(64,95%)	1.457
Complément d'information	11 (21%)	13 (6%)	58 (16%)	114 (20,14%)	87 (17,40%)	85(16,28%)	368
Refus	6 (11%)	42 (19%)	43 (19%)	133 (23,50%)	70 (14,00%)	98(18,77%)	392

6.3.3. Conducteurs dont l'indemnisation a cessé

Depuis l'origine du régime, 548 dossiers ont fait l'objet d'une fin de paiement.

Ces 548 dossiers se répartissent selon 2 critères :

1. EXERCICE D'EFFET DE LA PRESTATION

98 dossiers "nés" en 1983

133 dossiers "nés" en 1984

143 dossiers "nés" en 1985

91 dossiers "nés" en 1986

67 dossiers "nés" en 1987

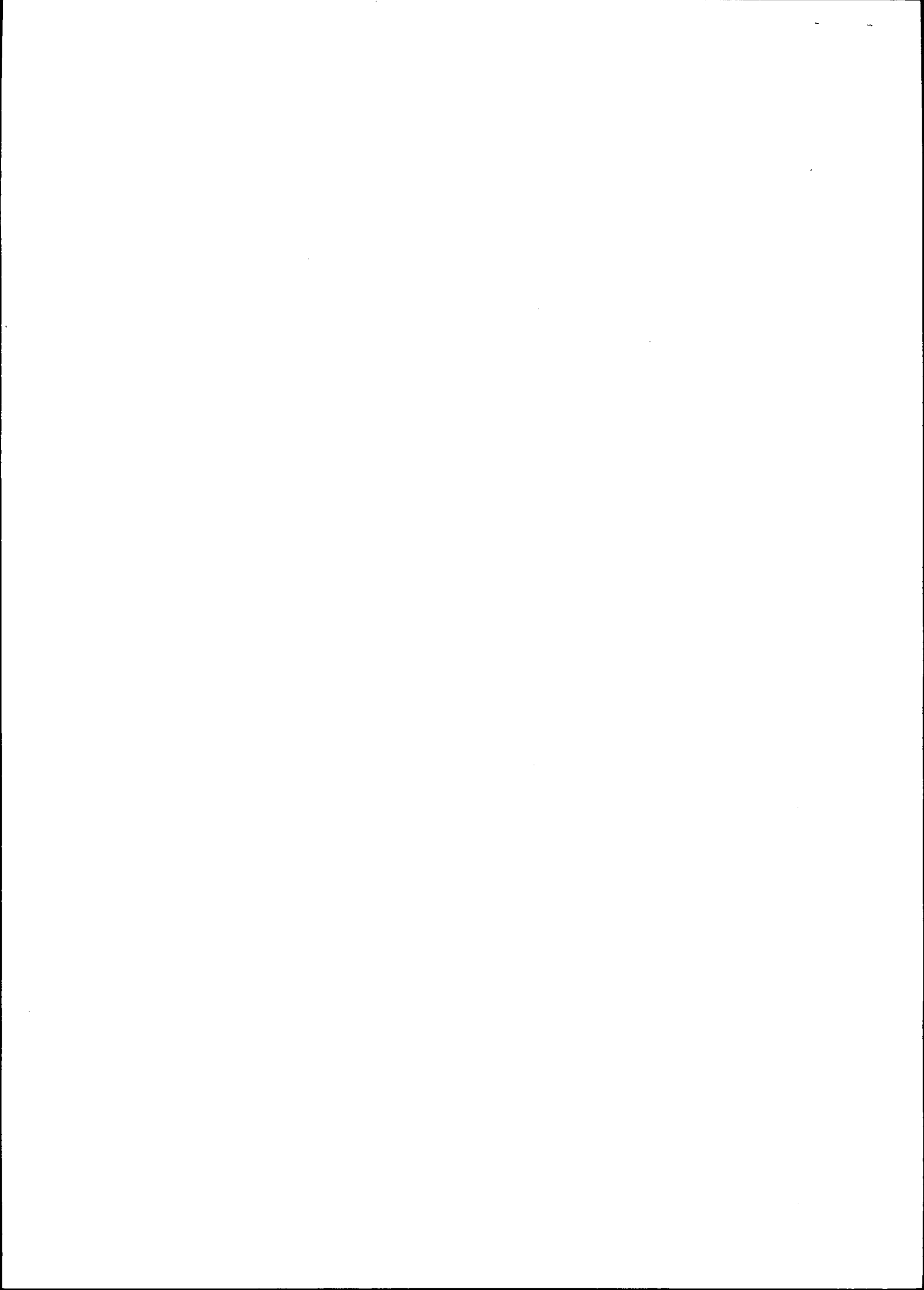
16 dossiers "nés" en 1988

2. ORIGINE DE LA FIN DE PAIEMENT

RETRAITE : 394 dossiers
 DECES : 130 dossiers
 REPRISE D'ACTIVITE : 7 dossiers
 CUMUL RESSOURCES SUPERIEUR A 90 % : 9 dossiers
 COMPLEMENT D'INFORMATIONS MEDICALES NON FOURNI ... : 2 dossiers
 FIN D'UNE INDEMNISATION A DUREE DETERMINEE : 6 dossiers

*

* *



UNION INTERFEDERALE DES TRANSPORTS

cgt

Adresse postale : Case n° 546 - 93515 MONTREUIL CEDEX -

Commission Sociale et de la Sécurité
du C.N.T.

OBSERVATIONS GENERALES

Pour donner tout son sens à la délibération de la Commission Sociale et de la Sécurité, il convient de débattre de l'évolution de ce type de rapport. En effet nous avons des "données physiques" sur les grandes masses, le suivi permet de saisir de grandes tendances.

Comment, à partir des modifications structurelles et fonctionnelles des activités et du secteur transport, analyser les répercussions sur les conditions sociales des salariés ? Un deuxième angle d'attaque tout aussi important, surtout rapporté aux événements de 1988 : la sécurité. Au centre, il y a les hommes en particulier les salariés et les usagers.

Sur le rapport mis en discussion.

L'ensemble des références aux dispositions fondant la politique sociale communautaire et du gouvernement porte analyse et cadrage au-delà du descriptif. Les choix, la portée pratique ont leur propre cohérence mais c'est loin de correspondre à ce que vivent réellement les salariés. Les commentaires n'en font pas état.

Des remarques identiques pourraient être apportées sur les dispositions spécifiques concernant les références réglementaires, législatives ou conventionnelles.

D'un aspect plus général, les mesures de déréglementations n'ont-elles rien à voir avec la situation sociale et la sécurité ?

- Au titre des conséquences, ne peut-on pas porter l'accident à ORLY d'un avion de la Compagnie Minerve ?
- Les actions des navigants commerciaux, des pilotes qui n'acceptent pas un alignement par le bas.

Des situations identiques existent dans d'autres secteurs du transport.

Sur l'emploi et leur évolution, quelle nature d'emploi : ne serait-il pas plus judicieux d'examiner l'évolution des effectifs et celle des emplois ?

Quelle est la nature des embauches : intérim, CDD ou emploi stable ?

Quelle évolution des qualifications, quelle évolution des classifications, la reconnaissance individuelle et collective des qualifications des salariés leur place dans la grille, quel salaire ?

Dans le transport routier, alors que nous traitons de la situation en 1988, nombre de statistiques ont comme point de référence 1986/87. Pour 1988 ce sont des anticipations qui ne peuvent être très fiables.

Dernière remarque d'ensemble, nous avons des chiffres et des nombres permettant de saisir les évolutions dans leur grande masse, nous sommes loin de percevoir la réalité des phénomènes et leur signification.

Nous sommes demandeurs d'intégrer dans la méthode et dans l'élaboration, la délibération, tous ces aspects.

Nous reviendrons dans la discussion sur les différentes données mais puisque l'on en est au chapitre 1 et pour étayer notre première remarque, il faut ajouter au commentaire du Commissaire Manuel MARIN, je cite :

"la création de nouveaux emplois s'accompagnera également de la disparition de beaucoup d'autres"

Il y a bien quelques promesses de solde positif à terme, mais c'est pour préciser que :

"Les nouveaux postes de travail créés ne se situeront pas dans les mêmes secteurs. Ils ne demanderont pas non plus les mêmes qualifications et ils ne seront pas localisés dans les mêmes pays ou les mêmes régions que les postes disparus".

Dans les citations, on pourrait en rajouter, de même sur le rapport de Mme AUBRY : "Il faut se mettre d'accord sur les principes protecteurs et laisser une marge de choix à chaque pays sur les moyens à mettre en oeuvre" etc... C'est la mise en place du "socle social minimum" plutôt soubassement.

La politique sociale communautaire vient de s'illustrer en matière d'hygiène et sécurité. Les décisions finales du Conseil des Ministres Européens des Affaires Sociales en date du 5.06.89 remettent en cause le droit du travail français restrictivement. Nous pensons que cela met un contenu "aux appréhensions syndicales" et devront être intégrées au dernier alinéa de la page 5.

Nous sommes en mesure de porter un point de vue divergent sur nombre de dispositions retenues. Nous demandons que cela soit acté pour la qualité de la délibération.

A propos de la SNCF

Page 28 : Ce que ne dit pas le document et qu'il faudrait lui faire dire. Dans le cadre de la diminution globale des effectifs, cette diminution est particulièrement sensible et affecte les fonctions directement liées à la production de **l'activité transport**.

au Transport	- 4.02
Service Fret	- 2.88
Sernam	- 8.45

De plus, directement lié à l'entretien du Matériel (- 6.10) et l'Equipement (infrastructures) - 3.98

L'ensemble affecte la chaîne qualité du service et la sécurité. Les évolutions cumulées sont encore plus parlantes. (voir tableau ci-joint).

Avec la "réforme des filières" il y a destruction/restructuration sur d'autres bases avec des agents en conversion/adaptation.

Page 14 : 1.2.3 - Règlements relatifs à la formation à la sécurité

C'est l'aboutissement - au plan législatif - d'un décret applicable le 20 mars 1979. La discussion en CMHS date de 1985. Le projet de consigne d'application SNCF est en cours ; l'homologation a bien eu lieu le 17 mars 1988.

Nous demandons qu'au "plan de l'application du code du travail à la SNCF, le ministère des transports impose l'application du droit d'alerte (Art. 231.9) prévu par l'art. 23 de la LOTI.

Le ministère devrait aussi répondre quant à l'application du droit de retrait des salariés en cas de danger grave et imminent (projet de règlement proposé depuis 1984 découlant de la loi de 1982).

Page 73: 4.3.2.2 et tableau n° 19

Il faudrait analyser et donc indiquer les taux de fréquence et de gravité ; les chiffres du tableau donc les commentaires ne correspondent pas aux documents officiels (CNHSCT - CCE).

Contrairement à la tendance générale, ces taux augmentent. C'est plus de 10.000 AT qui ont "un coût" de plus de 700 millions de francs auxquels il convient d'ajouter 1.430 incidents et accidents de circulation ferroviaire.

Les accidents aux passages à niveau devraient également être pris en considération.

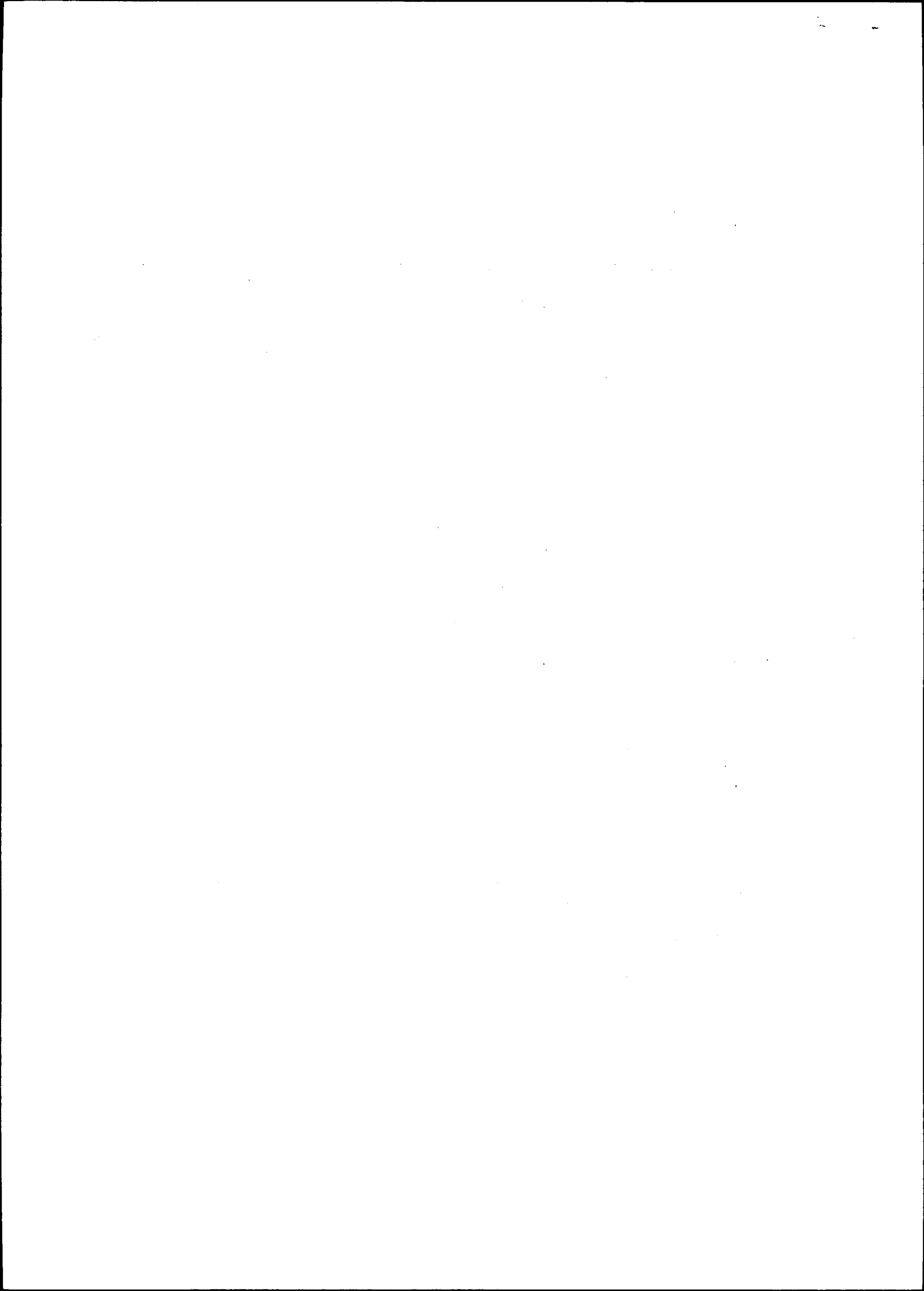
l'analyse faite au point 4.3.2.2 est pour le moins erronée.

Après les catastrophes de 1988 dont il faudrait faire état, une commission d'experts extérieurs à la SNCF a formulé des propositions notamment pour le financement des investissements.

D'autre part, les coûts des accidents du travail montrent le poids économique que cela représente et toutes les responsabilités impliquées.

Une politique de prévention devrait être développée à la SNCF avec les CHS/CT tant pour la sécurité du personnel que des circulations.

Une cohérence intermodale en matière de sécurité et les problèmes de financement des investissements sécurité lié à la notion de Service Public reste à établir en lien avec la rentabilité pour la collectivité.



S.N.C.F. - Direction du PERSONNEL
 Division Sécurité du Travail
 PMT

RAPPORT SUR LE BILAN DE L'HYGIENE, DE LA SECURITE
 ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL

ANNEE : 1988

I - STATISTIQUES

1.1. Accidents du travail

	1986	1987	1988
-Nombre d'accidents avec arrêt de travail :			
. accidents de travail	10 095	9 485	9 244
. accidents de trajet	1 635	1 416	1 222
TOTAL	11 730	10 901	10 466
-Taux de fréquence :			
. accidents de travail	41,70	41,20	41,95
. accidents de trajet	6,76	6,15	5,54
-Taux de gravité :			
. accidents de travail	793,00	784,60	827,00
. accidents de trajet	173,10	170,40	157,90
-Nombre d'accidents mortels :			
. de travail	17	20	23
. de trajet	12	6	9
. par décès subit	3	10	12
. d'ouvriers d'entreprises	2	2	8
TOTAL	34	38	52
-Nombre d'IPP notifiées dans l'année	1 271	1 413	1 460
-Nombre de jours d'absence (y compris les rechutes des accidents de l'année considérée)			
. accidents de travail	191 764	180 489	182 243
. accidents de trajet	41 870	39 201	34 799
TOTAL	233 634	219 690	217 042

calcul
SNCF

Effectif

PMT

CNRSCT
16.5.1989
~~ANNEXE 4~~

COÛT DES ACCIDENTS DU TRAVAIL (1)

(en millions de francs)

	Années		
	1986	1987	1988
. Soins médicaux	62	47	66
. Rentes	448	435	446
. Salaires d'arrêt de travail	87	85	83
. Fonds commun des AT	33	33	34
. Autres dépenses	79	76	74
TOTAL	709	676	703
. Cotisations au régime général	31	32	34

740 708 737

Ce coût englobe les accidents survenus à l'ensemble du personnel travaillant pour la SNCF.

MOYENNE DE L'FFECTIF TOTAL A DISPOSITION

- KMSKIBLR S.N.C.F. -

	1984	1985	(2)	1986	(2)	1987	(2)	1988	(2)	(3)
Matériel (1)	38 153	37 077	-2,82	35 773	-3,51	33 793	-5,53	31 729	-6,10	-16,8
Transport (1)	89 529	86 707	-3,15	82 743	-4,57	78 307	-5,36	75 156	-4,02	-16,05
Commercial "VOY"	27 553	27 136	-1,51	27 114	-0,08	25 690	-1,56	26 118	-2,14	-5,20
Commercial "MAR"	6 096	5 983	-1,85	5 774	-3,45	5 613	-2,79	5 451	-2,88	-10,58
Equipement (1)	54 735	53 549	-2,16	52 075	-2,75	50 077	-3,83	48 082	-3,98	-12,15
Services Communs (1)	6 616	6 455	-2,43	6 018	-6,77	5 488	-8,81	5 180	-5,61	-21,70
SERNAM	10 209	9 840	-3,61	9 307	-5,41	8 305	-10,77	7 603	-8,45	-25,52
Direction Entreprise	5 790	5 732	-1,00	5 653	-1,37	5 560	-1,64	5 552	-0,14	-4,11
Services d'exécution non rattachés aux régions	8 300	8 274	-0,31	7 688	-7,08	7 342	-4,60	7 082	-3,54	-14,67
Services annexes	1 368	1 338	-2,19	1 259	-5,9	1 251	-0,63	1 261	+0,79	-7,82
ENSEMBLE	248 349	242 091	-2,51	233 404	-3,58	222 426	-4,70	213 214	-4,14	-14,14

(1) Régions, Départements de Réseau et ISP.

(2) Ecart en pourcentage avec l'année précédente

(3) Ecart en pourcentage entre 1984 et 1988.

(4) Le budget 1989 prévoit 7175 soit -29,71% depuis 1984. (Sans du Contrat de plan)

- Le Budget 1989 pour les effectifs est de 206 270 - (-32,5%/1988)

Pour l'application du Contrat de plan la diminution des effectifs

se chiffre à : $248.349 - 206.270 = -42.079$ soit $-16,94\%$.

