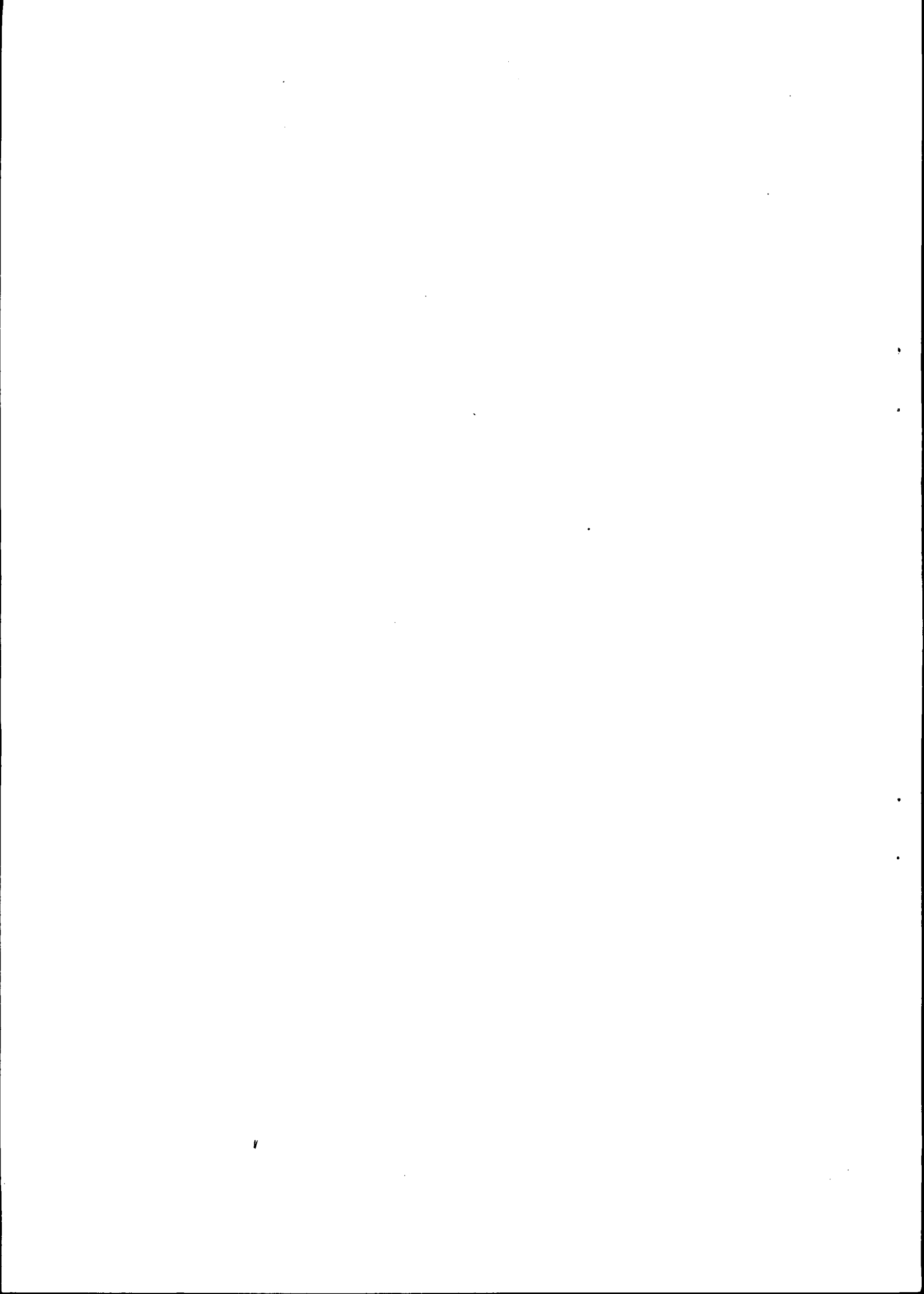


**COMMISSION SOCIALE
ET DE LA SECURITE**

**RAPPORT
SUR L'EVOLUTION SOCIALE
DANS LES ACTIVITES DU TRANSPORT
TERRESTRE ET AERIEN
EN 1989**

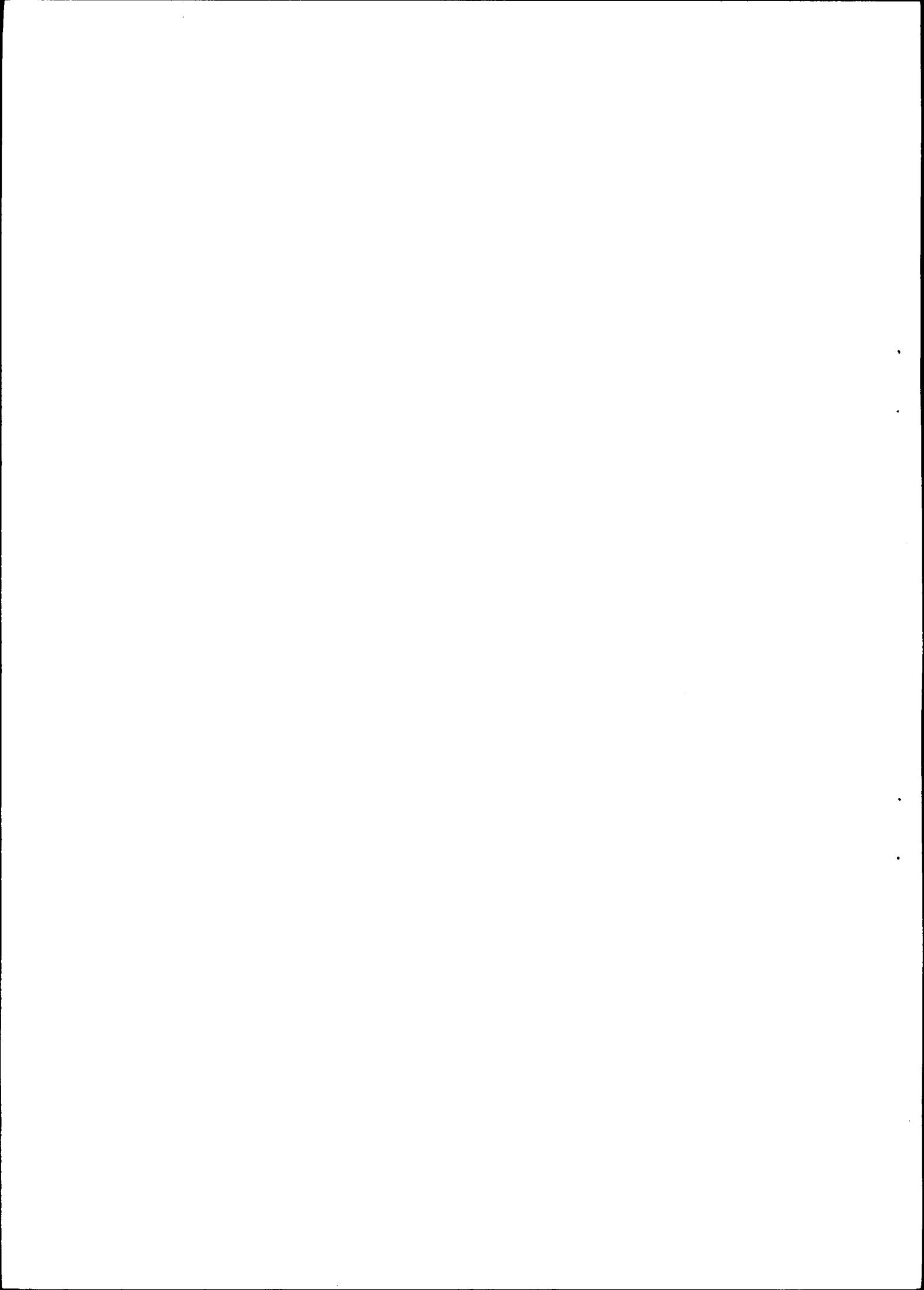
DOCUMENT CSS 32 bis DU 29 MAI 1989



S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
1ère Partie - Principales dispositions intervenues dans le domaine social en 1989	4
1.1. Les orientations de la politique sociale	4
1.2. Dispositions législatives et réglementaires	7
1.3. Dispositions conventionnelles	14
2ème Partie - Situation de l'emploi	21
2.1. Transports routiers de marchandises et de personnes	22
2.2. S.N.C.F.	27
2.3. R.A.T.P.	28
2.4. Navigation fluviale	28
2.5. Défaillances d'entreprises de transport	28
2.6. Licenciements pour cause économique	29
2.7. Chômage	29
2.8. Situation de l'emploi dans le transport aérien	32
3ème Partie - La formation professionnelle	33
3.1. S.N.C.F.	33
3.2. R.A.T.P.	38
3.3. Transports urbains (hors R.A.T.P.)	41
3.4. Transports routiers et commissionnaires de transports	41
3.5. Navigation fluviale	54
3.6. Transports aériens	55
3.7. Formation des cadres et de la maîtrise dans tous les modes	55
3.8. Remontées mécaniques	55
4ème Partie - Les conditions de travail et la sécurité	57
4.1. La durée du travail	57
4.2. Le contrôle et les sanctions dans les transports routiers	59
4.3. Accidents du travail et de la circulation	62
4.4. Accidents corporels de la circulation	70
4.5. Comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail	75
4.6. Délégués du personnel - Comités d'entreprises	75
4.7. Mouvements de grève	78
5ème Partie - Rémunérations	79
5.1. Evolution générale des prix et des salaires	79
5.2. Evolution des salaires	79
5.3. Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports	80
5.4. Calendrier des mesures	81
6ème Partie - Régimes de retraites et de prévoyance	82
6.1. Régimes de retraites	82
6.2. I.P.R.I.A.C.	85

TABLEAUX ANNEXES



La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et le décret n° 84-139 du 24 février 1984 ont créé et organisé le Conseil national des transports en remplacement du Conseil supérieur des transports. Ce nouvel organisme comporte diverses formations dont une **Commission sociale et de la sécurité** qui doit élaborer chaque année un bilan relatif aux conditions de travail et de sécurité inséré dans le rapport annuel que le Conseil national des transports doit remettre au Ministre et rendre 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. 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 qui rassemble les faits saillants relatifs à l'évolution de la situation sociale dans les secteurs des transports terrestres et aériens et décrit sommairement l'évolution de la sécurité dans les transports au cours de l'année 1989.

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

- Principales dispositions intervenues dans le domaine social en 1989
- Situation de l'emploi
- La formation professionnelle
- Conditions de travail et sécurité
- Rémunérations
- Régimes de retraite et de prévoyance.

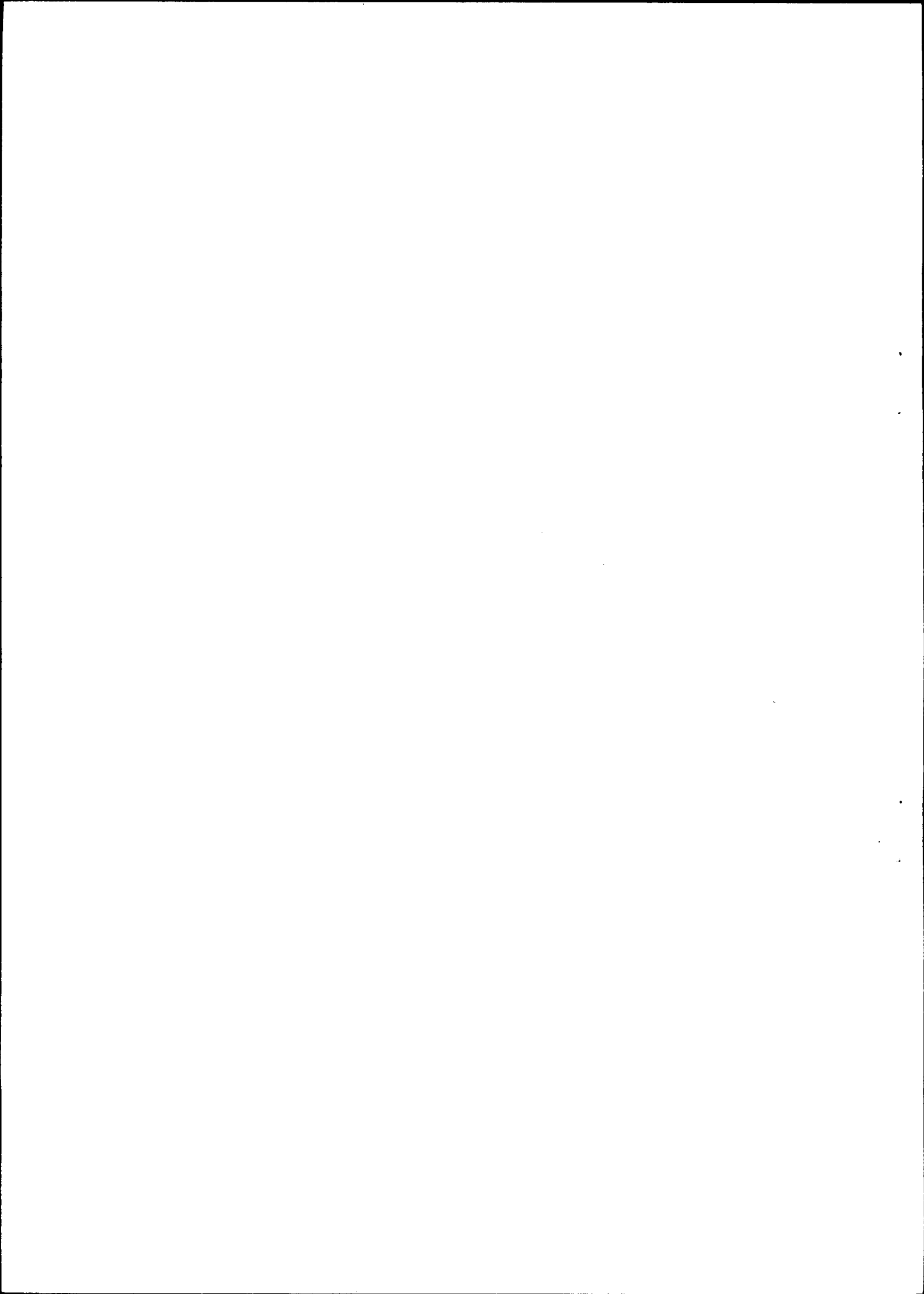
*

* *

Les éléments concernant le transport aérien sont joints sans avoir pu, faute de temps, être intégrés dans le texte de ce rapport.

*

* *



PRINCIPALES DISPOSITIONS INTERVENUES DANS LE
DOMAINE SOCIAL EN 1989

1.1 LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE SOCIALE

1.1.1 LA POLITIQUE SOCIALE COMMUNAUTAIRE

1.1.1.1 LA CHARTE COMMUNAUTAIRE DES DROITS SOCIAUX

La charte sociale européenne a été adoptée par le Conseil Européen par 11 Etats.

Ce document est important à plusieurs titres car c'est la première fois qu'il y a une reconnaissance au niveau politique le plus élevé de l'importance de la dimension sociale du marché intérieur et la reconnaissance d'un certain nombre de droits qui, même s'ils ne sont pas adoptés sous une forme juridique contraignante ont l'avantage d'avoir été reconnus par les chefs d'Etat et de Gouvernement.

C'est donc la concrétisation politique qui était jusqu'ici un peu floue, de la dimension sociale du marché intérieur. Si la charte reprend des éléments sur lesquels il existe déjà des politiques et des réglementations communautaires concernant la circulation des travailleurs, la sécurité sociale, l'égalité des traitements entre les hommes et les femmes, certains aspects du droit du travail, elle évoque aussi pour la première fois dans un texte communautaire une série de domaines qui jusqu'ici n'avaient pas été couverts à l'échelle européenne.

Ainsi la charte couvre des domaines nouveaux, par exemple le problème des personnes âgées ou la protection des enfants ou des adolescents.

Après l'accord européen sur la charte, la commission a adopté un programme d'action concernant la mise en oeuvre concrète des droits ainsi définis.

...

Ce programme comprend 13 chapitres dont :
le marché du travail, l'emploi et la rémunération, l'amélioration des conditions de vie et de travail, la protection sociale, le développement de la négociation collective, la formation professionnelle, la protection de la santé et de la sécurité dans le milieu du travail.

1.1.1.2 LA DIRECTIVE SANTE ET SECURITE DES TRAVAIL-
LEURS (directive 89/391/CEE du 12 juin 1989)
(JO CE n° L 181/1 du 29 juin 1989)

Cette directive cadre constitue le fondement de la politique communautaire en matière de sécurité et de santé des travailleurs. Elle concerne également la mise en application de l'article 118 du traité CEE selon lequel "les Etats-membres s'attachent à promouvoir l'amélioration notamment du milieu du travail, pour protéger la sécurité et la santé des travailleurs et se fixent pour objectif l'harmonisation, dans le progrès des conditions existant dans ce domaine".

La directive comporte notamment des principes généraux concernant la prévention des risques professionnels, l'élimination des facteurs de risques et d'accidents et la formation des travailleurs et de leurs représentants.

1.1.2 LE Xe PLAN

1.1.2.1 LE RAPPORT DE LA COMMISSION "PROTECTION
SOCIALE"

La commission "protection sociale" du Xe plan considère que dans les années à venir l'effort social de la nation ne pourra s'accroître que faiblement du fait des contraintes économiques européennes. Elle propose en conséquence que la période du Xe plan soit utilisée à :

- engager l'adaptation des régimes assurance vieillesse et maîtriser l'évolution des dépenses d'assurances maladie ;
- affecter les marges de manoeuvre financières disponibles à des actions spécifiques en faveur des familles notamment les plus modestes, et à une amélioration de la prise en charge des personnes âgées dépendantes ;
- mettre en oeuvre un ajustement du mode de financement de la protection sociale propre à concilier efficacité économique et justice sociale.

...

En ce qui concerne plus particulièrement les retraites, la commission a jugé indispensable une adaptation programmée des régimes de retraite se fixant pour horizon les 15 prochaines années et préparant l'après 2005.

La commission souhaite que l'on s'oriente, dans les années à venir, vers la maîtrise de l'évolution des dépenses de santé dans le maintien de la couverture par l'assurance maladie.

L'objectif devrait être la recherche de la stabilisation des prélèvements collectifs affectés à la santé.

Un tel résultat suppose des efforts considérables d'amélioration de la gestion du système de santé et de l'assurance maladie.

1.1.2.2 LE RAPPORT DE LA COMMISSION "RELATIONS SOCIALES ET EMPLOI".

Le rapport de la commission s'articule autour des quatre idées suivantes :

- changer le travail et enrichir les relations sociales : outre une revitalisation de la négociation collective avec un rôle pivot donné à la branche, il est préconisé la promotion d'une gestion prévisionnelle de l'emploi et de la formation, les entreprises françaises privilégiant trop souvent la flexibilité externe (recours au contrat précaire) à la flexibilité interne (adaptation de la main d'oeuvre existante).

- accroître le volume de l'emploi : la poursuite de la politique de déplafonnement de l'assiette des cotisations sociales qui bénéficie aux entreprises de main-d'oeuvre est préconisé ainsi que la relance de la dynamique aménagement et réduction du temps de travail ;

- mieux assurer l'insertion ou la réinsertion des demandeurs d'emploi, une simplification des dispositifs d'insertion pour les chômeurs, une réforme du service public de l'emploi est préconisée ;

- faire progresser l'Europe sociale : le rapport demande que soit poursuivie la réglementation hygiène et sécurité, la négociation collective au niveau européen et la création d'un observatoire européen des emplois.

...

Certaines des orientations de ce rapport ont déjà reçu un début de concrétisation notamment dans la loi du 2 août 1989 sur la prévention du licenciement économique.

1.2 DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

1.2.1 DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

1.2.1.1 LA REFORME DU LICENCIEMENT ECONOMIQUE

Loi n° 89/549 du 2 août 1989 (JO du 8 août 1989)

Décret n° 89-861 du 27 novembre 1989 (JO du 28 novembre 1989)

Circulaires DRT/DE n° 89/46 du 1/10/89 et 12/89 du 4/10/89

Circulaire n° 89-57 du 21 décembre 1989 (J.O. du 31 janvier 1990).

Pour l'essentiel, la loi du 2 août 1989 apporte au dispositif institué les modifications suivantes :

- prévention des licenciements : la consultation annuelle du comité d'entreprise sur l'évolution de l'emploi est notablement enrichie ; des aides de l'Etat viennent encourager la mise en oeuvre négociée de formations lourdes d'adaptation aux évolutions de l'emploi et la réalisation d'audits économiques dans les petites et moyennes entreprises ;

- procédures de licenciement : à défaut de représentants du personnel, le salarié peut se faire assister par un conseiller extérieur lors d'un entretien préalable, lequel est dans ce cas généralisé aux licenciements de 10 salariés et plus sur 30 jours ; les pouvoirs publics envisagent d'élargir les modalités de désignation et de créer un nouveau statut du conseiller du salarié.

Le délai maximal séparant les deux réunions du comité d'entreprise est allongé d'une semaine (ainsi que le délai de vérification dont dispose l'autorité administrative compétente). La première réunion est reportée de trois semaines en cas de désignation d'un expert comptable ; le comité d'entreprise est informé sur les mesures économiques que l'employeur entend mettre en oeuvre.

La situation des salariés "fragilisés" doit être prise en compte dans les critères de l'ordre des licenciements, lequel s'applique désormais aux cas de licenciement individuel ;

...

Le plan social est généralisé à tous les licenciements de 10 salariés et plus dans les entreprises d'au moins 50 salariés ; l'administration dispose d'un pouvoir de suggestions sur son contenu et le comité d'entreprise d'un droit de suivi sur son exécution.

L'obligation d'énonciation des motifs dans la lettre de licenciement est généralisée ; la priorité de réembauchage est légalement consacrée et son non respect sanctionné.

- l'obligation de mettre en oeuvre des conventions de conversion est généralisée à tous les licenciements économiques pour tous les salariés ayant deux ans d'ancienneté dans l'entreprise ; le délai de réflexion accordé au salarié pour y adhérer est porté à 21 jours quelle que soit l'ampleur du licenciement ; la rupture du contrat de travail du salarié ayant adhéré peut être reportée d'une durée maximale de 2 mois.

1.2.1.2 LA FORMATION PROFESSIONNELLE

1.2.1.2.1 Les stages d'initiation à la vie professionnelle (SIVP)

- Articles 47 à 51 de la loi n° 89/18 du 13 janvier 1989 (JO du 14 janvier 1989)
- Décrets n° 89/46 du 26 janvier 1989 (JO du 28 janvier 1989) et 89/49 du 30 janvier 1989 (JO du 31 janvier 1989).

La formule des stages d'initiation à la vie professionnelle a été modifiée par la loi du 13 janvier 1989.

- le rôle-clé de l'ANPE est souligné ;
- le public concerné -jeunes primo-demandeurs d'emploi sans expérience professionnelle- est redéfini (priorité aux sans diplôme) ;
- les engagements de l'entreprise, et notamment le rôle du tuteur, sont mieux "cadrés" ;
- les conditions d'activité du jeune dans et hors de l'entreprise sont détaillées ;
- la rémunération versée au jeune est ventilée de manière nouvelle entre l'employeur et l'Etat ;

...

- des hypothèses de rupture anticipée du contrat sont prévues ;
- des sanctions spécifiques sont instituées, à l'encontre des employeurs qui méconnaîtront la loi.

1.2.1.2.2 Le crédit formation jeune

Circulaire interministérielle du 16 mai 1989

Le crédit formation s'adresse exclusivement aux jeunes demandeurs d'emploi sans qualification professionnelle. C'est une manière de gérer au profit des plus pénalisés l'arsenal de toutes les mesures de formation existantes. Il s'agit d'organiser des parcours de formation individualisés impliquant une assistance continue.

Le jeune est suivi par un correspondant tout au long de son parcours qui doit déboucher sur la validation des acquis et sur une vraie qualification.

1.2.1.2.3 Les conventions de formation prévention

Circulaire CDE n° 13/89 du 3 mars 1989

Dans le cadre du dispositif public d'appui à "la modernisation négociée des entreprises", annoncés par le ministre du travail au conseil des ministres du 7 décembre 1988 (cf. le rapport social 1988 1.1.2), est institué un nouveau mode d'intervention du fonds national de l'emploi : les conventions de formation prévention. Il s'agit de nouvelles variantes des conventions de formation et d'adaptation qui répondent à la volonté des pouvoirs publics de privilégier désormais des actions préventives, en amont des procédures de licenciement. Il s'agit d'aider à la conversion interne ou le cas échéant au reclassement externe des salariés d'entreprise menacés dans leur emploi, dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des effectifs, concertée et intégrée dans un plan de développement et de modernisation dans l'entreprise.

1.2.1.3 DISPOSITIONS DE NATURE A FAVORISER L'EMPLOI

Outre la réforme des stages d'initiation à la vie professionnelle, les lois portant diverses mesures d'ordre social ont institué un certain nombre de mesures destinées à favoriser l'emploi.

...

1.2.1.3.1 Les contrats de retour à l'emploi

Loi n° 89/905 du 19 décembre 1989 (JO du 20 décembre 1989)

Décrets n° 90/106 et 90/107 du 20 janvier 1990 (JO du 20 janvier 1990)

Circulaire CDE n° 90/5 du 31 janvier 1990 publiée au J.O. du 18 mai 1990.

La loi du 19 décembre 1989 a traduit dans le code du travail quelques unes des dispositions du plan "emploi" adopté en septembre par le Gouvernement. La loi regroupe notamment en une seule mesure les contrats de réinsertion d'alternance (CRA) institué par la loi du 10 juillet 1989 relative aux chômeurs longue durée et les précédents "contrats de retour à l'emploi" (CRE) créés à titre expérimental par la loi du 13 janvier 1989.

Cette nouvelle formule de "contrat de retour à l'emploi" qui vise à favoriser la réinsertion professionnelle des chômeurs de longue durée et des bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, obéit aux caractéristiques suivantes :

- Employeurs concernés : tous les employeurs assujettis à l'UNEDIC, n'ayant pas procédé -au niveau de l'établissement concerné- à un licenciement économique dans l'année précédant l'embauche.

- Demandeurs d'emploi bénéficiaires : les chômeurs de longue durée (inscrits à l'ANPE depuis au moins un an), les bénéficiaires de l'allocation de solidarité spécifique ou du RMI.

- Type de contrat : contrat de travail à durée déterminée (entre 6 et 18 mois) ou indéterminée, prévoyant une durée hebdomadaire de travail au moins égale à 24 heures, ou 39 heures pour les concierges et employés de maison.

- Procédure : une demande de convention FNE déposée à l'Agence locale pour l'emploi, préalablement ou au plus tard un mois après l'embauche.

- Aides de l'Etat : ce contrat ouvre droit à exonération des cotisations patronales de Sécurité Sociale pendant 9 mois en général, 18 mois pour les chômeurs depuis plus de trois ans (ou depuis plus d'un an s'ils bénéficient du RMI), ou pendant une durée illimitée (jusqu'au départ en retraite à taux plein) pour ceux de plus de cinquante ans au chômage depuis plus d'un an, ainsi qu'à une aide forfaitaire de l'Etat (10.000 F) et, le cas échéant, au remboursement des dépenses de formation engagées par l'employeur (50 F par heure de formation).

...

1.2.1.3.2. Les contrats emploi-solidarité (CES)

Loi n° 89/905 du 19 décembre 1989 (J.O. du 20/12/89)
Décret n° 90/105 et arrêté du 30 janvier 1990 (J.O. du 31/01/90)
Circulaire CDE n° 90/4 du 31 janvier 1990 publiée au J.O. du 18 mai 1990.

La loi n° 89/105 du 19 décembre 1989 remplace notamment les TUC, les PIL, et les activités d'intérêt général (prévues dans le cadre du RMI) par un véritable contrat de travail : le "contrat emploi-solidarité".

Cette nouvelle mesure, destinée à favoriser l'insertion ou la réinsertion professionnelle de personnes sans emploi par le développement d'activités répondant à des besoins collectifs non satisfaits, obéit aux caractéristiques suivantes :

- Employeurs concernés : les collectivités territoriales et leurs groupements, les associations, les établissements publics, les personnes morales chargées de la gestion d'un service public, les mutuelles, les comités d'entreprise...
- Personnes bénéficiaires : jeunes de 16 à 25 ans en difficulté, chômeurs de plus de 50 ans, chômeurs de longue durée (inscrits à l'ANPE depuis au moins un an), bénéficiaires de l'allocation de solidarité spécifique, de l'AFD ou du RMI.
- Type de contrat : contrat de travail de droit privé, à durée déterminée (entre 3 et 12 mois) et à temps partiel (en principe 20 heures par semaine).
- Procédure : une demande de convention individuelle déposée à la Direction Départementale du travail et de l'emploi, préalablement à l'embauche.
- Aide de l'Etat : ce contrat ouvre droit à une prise en charge totale ou partielle par l'Etat de la rémunération versée et, le cas échéant, des frais de formation engagés. La rémunération versée, calculée sur la base du SMIC horaire, n'est assujettie qu'aux seules cotisations salariales de Sécurité sociale ainsi qu'aux cotisations d'assurance chômage.

1.2.1.3.3. Embauche d'un premier salarié

Loi n° 89/18 du 13 janvier 1989 Article 6 (JO du 14.01.1989)
Loi n° 89/1008 du 31 décembre 1989 Article 19 (JO du 2.01.1990)

Dans le but d'alléger les charges afférentes aux premières embauches effectuées par les travailleurs indépendants, celles-ci sont exonérées de cotisations patronales de sécurité sociale sous certaines conditions.

L'employeur doit être une personne non salariée. Aucune condition d'ancienneté d'installation n'est exigée. A la date de l'embauche l'employeur doit exercer son activité sans aucun salarié et ne pas avoir eu de salarié durant les 2 derniers mois.

L'exonération s'applique à toute personne nouvellement embauchée, sans condition d'âge ni de condition comme demandeur d'emploi. Elle s'applique également à la personne embauchée sous contrat de travail, à l'issue d'un stage dans l'entreprise et au premier apprenti ou au premier bénéficiaire d'un contrat de qualification, lorsqu'il est le premier salarié embauché sous contrat de durée indéterminée. Le contrat de travail doit être à durée indéterminée et l'exonération porte sur une période de 24 mois à compter de sa date d'effet pour autant que l'embauche ait eu lieu entre le 15 octobre 1988 et le 31 décembre 1989.

Le dispositif a fait l'objet d'une prolongation jusqu'au 31 décembre 1990 (loi du 31.12.1989)

**1.2.1.3.4. La réforme du régime des heures
supplémentaires
Loi 90/9 du 2 janvier 1990 (J.O. du 4 janvier
1990)**

Circulaire du 27 février 1990

L'utilisation massive et durable des heures supplémentaires tend à s'écarter de leur vocation normale. Elle atténue l'effet sur l'emploi de la reprise économique et des mesures qui tendent à soutenir l'activité.

Elle sert parfois de substitut à la démarche globale de réorganisation du travail qu'autorisent désormais les dispositifs légaux d'aménagement et de réduction du temps de travail.

Il importait, dès lors, de freiner ce développement, notamment lorsqu'il prend la forme d'une extension des horaires les plus longs en augmentant les contraintes qui pèsent sur le recours aux heures supplémentaires.

Conformément au plan emploi du Gouvernement cité plus haut, la loi porte de 50 % à 100 %, dans les entreprises employant plus de 10 salariés, le repos compensateur dû au salarié lorsque le contingent légal de 130 heures supplémentaires dont dispose librement l'employeur par an et par salarié est dépassé.

Toutefois les branches qui ont stipulé conventionnellement un contingent annuel d'heures supplémentaires supérieur au contingent légal, à l'instar notamment des transports routiers et activités auxiliaires de transport pour le personnel roulant sont autorisées à n'appliquer le repos compensateur à 100 % qu'aux seules heures effectuées au-delà de leur contingent conventionnel (195 h). Il est nécessaire toutefois que les entreprises et les branches concernées aient procédé à un examen des problèmes d'emploi dans le cadre de leur négociation annuelle obligatoire.

1.2.2. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU DOMAINE DES TRANSPORTS

S.N.C.F.

1.2.2.1. Sécurité du personnel

Un règlement relatif d'une part à l'éclairage des lieux de travail et d'autre part à l'aération et à l'assainissement des locaux de travail a été homologué par une décision ministérielle du 14 juin 1989. Ce règlement a été établi conformément au décret n° 60-72 du 15 janvier 1960, après accord du Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle. Il a été préalablement discuté au sein de la Commission nationale mixte d'hygiène et de sécurité.

1.2.2.2. Dispositions statutaires

Des modifications au statut des relations collectives entre la S.N.C.F. et son personnel ont fait l'objet de décisions d'homologation par l'autorité ministérielle.

- Décision du 16 août 1989 : modification du chapitre 6 concernant le déroulement de carrière des agents. La modification vise l'organisation des examens et la notation, à la suite des mesures de décentralisation.

- Décision du 20 octobre 1989 : modification du chapitre 3. Elle concerne la désignation des délégués de commission et consiste en une mise en harmonie avec les structures nouvelles de la S.N.C.F. et la réforme des filières.

- Décision du 20 octobre 1989 : modification des chapitres 9 et 12. Celles-ci visent les conseils de discipline et la commission de réforme et sont essentiellement relatives à la composition de ces instances, à leur fonctionnement, et à l'attribution des sièges aux organisations syndicales.

- Décision du 4 décembre 1989 : elle concerne des aménagements mineurs du statut, par suite de la suppression des départements des réseaux.

1.2.2.3. Facilités de circulation accordées au personnel

Une lettre ministérielle du 23 août 1989 a approuvé, conformément à l'article 16 du décret du 12 novembre 1938, une mesure tendant à unifier à 90 % la réduction accordée aux ayants-droit des agents S.N.C.F. pour l'accès dans tous les trains.

1.3 DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

1.3.1 DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

1.3.1.1 LA FORMATION DES JEUNES EN ALTERNANCE

Accord national interprofessionnel du 1er mars 1989

Cet accord a été signé par le CNPF et la CGPME d'une part, la CFDT, la CFTC et la CFE-CGC d'autre part. Il a notamment pour objectif de renforcer les dispositions relatives à la formation acquise dans le cadre d'un contrat de qualification et surtout sa reconnaissance au terme du contrat :

- la conclusion du contrat doit s'accompagner d'une définition des objectifs du programme et des conditions d'évaluation de la formation ;
- ces précisions doivent faire l'objet d'un document annexé au contrat lorsque la qualification visée est une classification d'une convention collective ;
- le tuteur et l'organisme de formation doivent assurer périodiquement le suivi de la formation du jeune.

Il est en même temps demandé aux branches professionnelles qui ne l'auraient pas encore fait de faire définir par leur commission nationale paritaire le contenu des qualifications préparées et les modalités d'évaluation de la qualification obtenue.

De la même façon, les objectifs et le programme d'un contrat d'adaptation devront être mentionnés dans un document écrit annexé audit contrat, et le groupe technique paritaire est invité à préciser les conditions de validation de l'expérience ainsi acquise ; autrement dit, à préciser les principes d'évaluation de la formation dispensée.

Enfin, le rôle et la compétence des OMA (organismes mutualisateurs agréés) et ceux de l'AGEFAL (association de gestion des fonds de la formation en alternance), et les modalités de transferts de fonds de l'un à l'autre, sont davantage définis.

1.3.1.2 L'AMENAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL

Accord national interprofessionnel du 21 mars 1989.

Cet accord a été signé par le CNPF et la CGPME du côté patronal et par la CFDT et la CFE-CGC du côté syndical.

...

L'accord contient d'une part, des dispositions générales qui visent à relancer et encadrer la négociation sur l'aménagement du temps de travail dans les branches et les entreprises :

- l'affirmation du rôle "d'impulsion et de régulation" de la négociation de la branche sans pour autant, sauf quand la loi l'y oblige, que l'accord de branche soit toujours un préalable à la négociation d'entreprise ;
- la nécessité d'une information et d'une discussion préalable à la négociation sur les objectifs économiques, techniques et sociaux poursuivis, et sur les formes d'aménagement envisagées dans l'entreprise ;
- l'organisation obligatoire d'un suivi de l'évolution du temps de travail et de l'application des accords conclus au niveau de la branche et l'examen des conséquences des aménagements mis en oeuvre dans l'entreprise dans le cadre de l'obligation annuelle de négocier ;

D'autre part, l'accord contient des dispositions spécifiques à certaines formes d'aménagement du temps de travail et concernant notamment :

- la modulation d'horaires,
- les heures supplémentaires,
- le travail en continu,
- le travail à temps partiel,
- le travail intermittent.

1.3.1.3 LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Cet accord, qui se présente comme un avenant à l'accord-cadre interprofessionnel du 17 mars 1975, a été signé le 20 octobre 1989 par le CNPF du côté patronal et par la CFTC, la CFECGC, la CFDT, et la CGT-FO du côté syndical.

Cet accord contient d'une part des dispositions générales qui visent à encadrer la négociation sur les conditions de travail dans les branches. Ainsi il est fait obligation aux fédérations patronales et syndicales de se rencontrer pour dresser un constat de la situation de la branche à partir duquel seront, le cas échéant, déterminées les mesures prioritaires et les objectifs à moyen terme.

...

Ces objectifs doivent notamment privilégier la négociation, la concertation avec les salariés et les représentants du personnel, une organisation du travail réduisant la pénibilité et assurant une protection collective des salariés, une prévention intégrée dès la conception des modes de production, la formation à la sécurité et à la prévention, l'insertion des handicapés...

L'accord contient par ailleurs des dispositions spécifiques sur le développement au sein des branches de la recherche et de l'information sur les conditions de travail, l'hygiène et la sécurité, la formation des représentants du personnel au CHSCT.

1.3.1.4 LES CONVENTIONS DE CONVERSION

Relevés de conclusions des 10 et 19 mai 1989

La formule des conventions de conversion instituées par l'accord interprofessionnel du 20 octobre 1986 reçoit quelques améliorations :

- le droit d'adhérer à une convention de conversion est reconnu à tout salarié licencié pour un motif économique ;
- le délai de réflexion accordé au salarié pour adhérer est porté de 15 à 21 jours en cas de licenciement de 10 salariés et plus sur 30 jours, et de 7 à 15 jours en cas de licenciement opéré dans le cadre d'un redressement ou d'une liquidation judiciaire ;
- la rupture du contrat de travail du salarié ayant adhéré à une convention de conversion peut être reportée, sans que ce report n'excède deux mois ;
- la durée des actions de formation peut, pour un quota maximal de 20 % des intéressés, dépasser la limite de 300 heures ;
- l'entreprise qui embauche un salarié en conversion peut bénéficier, dans la limite de 4 500 F, d'une aide complémentaire à la formation de ce salarié ;
- la participation forfaitaire de l'entreprise passe de 4 000 F à 4 500 F et elle concerne désormais tous les salariés en conversion, celle de l'Etat passe à 5 000 F par salarié en conversion.

...

1.3.1.5 LES CONGES INDIVIDUELS DE FORMATION

Avenant du 29 mai 1989 à l'accord du 9 juillet 1970

Il a été signé par le CNPF et la CGPME, d'une part, la CFDT, la CFE-CGC, la CFTC et la CFT-FO, d'autre part.

Cet avenant ne comporte pas de modifications fondamentales par rapport à celui du 8 juin 1988 (cf. rapport social du CNT 1988 : 1.3.1.1).

L'avenant du 8 juin 1988 n'avait pu être étendu parce qu'il était un avenant à un accord non étendu. L'avenant du 29 mai 1989 est donc accompagné d'un accord identique mais dont l'extension a été demandée en application de la loi du 4 janvier 1988.

1.3.1.6 L'EGALITE PROFESSIONNELLE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Accord national interprofessionnel du 23 novembre 1989

Faisant suite aux accords nationaux sur les conditions et le temps de travail, cet accord a été signé par le CNPF du côté patronal, et par la CFDT, la CFE-CGC et la CGT-FO du côté syndical.

Après un préambule qui réaffirme le principe "à travail égal, salaire égal", et la nécessité de promouvoir l'emploi féminin "en veillant au respect de l'égalité des droits et en facilitant l'adoption, chaque fois que nécessaire, des mesures de rattrapage destinées à contribuer à l'égalité des chances", l'accord oblige les fédérations patronales et syndicales à se rencontrer pour dresser un constat de la situation de la branche et, si nécessaire, définir des objectifs concrets. Ces objectifs devront s'inscrire dans une perspective d'évolution négociée et d'action concertée avec les salariés et les représentants du personnel, et s'attacher principalement aux orientations suivantes :

- la mise en conformité, dans le délai de deux ans prévu par la loi du 10 juillet 1989 des clauses conventionnelles qui ne le seraient pas avec la directive européenne 76/207 du 9 février 1976 relative à l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes ;

...

- la suppression des entraves de toute nature à l'accès des femmes, dans les mêmes conditions que les hommes, aux métiers pour lesquels elles sont -ou aspirent à l'être- formées et qualifiées.

- l'accès des femmes, dans des conditions adaptées à leur caractéristiques, à la formation professionnelle initiale et continue, de façon à amener leur niveau de qualification à parité avec celui des hommes et concourir ainsi à l'égalité des chances ;

- la recherche de mesures, ouvertes aux salariés des deux sexes, leur permettant de concilier vie professionnelle et vie familiale, et notamment la garde des enfants malades ou l'accès à la formation à l'issue d'un congé parental.

1.3.1.7 LE FINANCEMENT DES RETRAITES COMPLEMENTAIRES

Accord du 30 novembre 1989 sur l'harmonisation des retraites complémentaires ARRCO et du 1er décembre 1989 sur leur équilibre financier.

Ces deux accords applicables pour 3 ans à compter du 2 janvier 1990 ont été signés par le CNPF, la CGPME et l'UPA, la CGT-FO, la CFDT, la CFTC et la CFE-CGE du côté syndical.

Les deux accords prévoient :

- une augmentation des recettes : le taux effectif des cotisations passant de 4,80 % en 1989 à 5 % en 1992, ces cotisations étant le plus souvent réparties à raison de 60 % pour l'employeur et 40 % pour le salarié ;

- une diminution des dépenses : le rendement de référence des régimes de retraites ARRCO passant de 14,2 % en 1989 à 13,89 % en 1992 ;

- une harmonisation des régimes au sein de l'ARRCO : les régimes "interprofessionnels" devront à compter du 1er janvier 1990, adopter un taux unique de revalorisation du salaire de référence servant de base au calcul des points de retraite et ne plus évoluer dans une fourchette de 15 % autour du salaire moyen de référence.

Seuls les régimes dits "professionnels" -dont les transports- pourront à condition d'en faire la demande avant le 30 juin 1990 conserver leur propre taux de revalorisation.

Par ailleurs tous les régimes devront s'efforcer de réduire leurs frais de gestion.

1.3.2. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU DOMAINE DES TRANSPORTS

1.3.2.1. S.N.C.F.

1. Gestion des carrières

La réforme des filières engagée ces dernières années s'est poursuivie en 1989 et s'est concrétisée par la mise en place, après examen en Commission mixte du Statut :

- le 1er juin 1989 :

- d'une nouvelle filière "Equipement" regroupant sous cinq spécialités le personnel de la fonction Equipement jusqu'alors dispersé dans 7 filières,

- d'une nouvelle filière "Personnel paramédical",

- d'une nouvelle filière "Service social et économie sociale et familiale" regroupant sous deux spécialités les assistantes sociales et le personnel de l'économie sociale et familiale,

- d'une nouvelle filière "Surveillance générale" ;

- le 1er octobre 1989 d'une nouvelle filière "Administrative" regroupant le personnel appartenant à 4 filières.

La Commission mixte du Statut a également examiné un certain nombre d'autres dossiers, et notamment :

- les modalités de mise en oeuvre de la création de l'indice supplémentaire E pour les niveaux 1 à 10 (indice D pour les niveaux T1 à T5), prévue par l'accord salarial 1989,

- l'achèvement de la décentralisation au niveau du Directeur Régional de la notation aptitude pour l'accès aux grades du collègue "Maîtrise".

1.3.2.2. TRANSPORTS URBAINS

Un accord de salaires a été conclu le 24 novembre 1989 et concerne l'exercice 1989. Cet accord s'est traduit par un avenant qui prévoyait les majorations suivantes :

- 0,6 % au 1er janvier 1989 (à titre du rattrapage sur 1988)
- 2 % au 1er mai 1989
- 1,4 % au 1er novembre 1989

ainsi qu'une clause de révision.

L'avenant a été soumis à la procédure d'extension devant le Ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

1.3.2.3. TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

1/ Un accord est intervenu le 16 octobre 1989 entre l'Union des fédérations de transport, l'UNOSTRA et les organisations syndicales de salariés, à l'exception de la C.G.T., pour revaloriser les barèmes des rémunérations garanties applicables depuis septembre 1987 à compter du 1er octobre 1989 :

- cet accord ne modifie pas la définition conventionnelle des rémunérations minimales et des rémunérations globales garanties (RGG) applicables aux ouvriers.

L'opposition demeure donc entre organisations syndicales, patronales et salariales, ces dernières contestant la notion de RGG déterminée au niveau de la convention collective ;

- L'accord procède à une remise en ordre des barèmes : ceux-ci débutent à 5.166 F et comportent une ouverture hiérarchique de 11 à 14 % pour les ouvriers, de 11,6 % pour les employés.

2/ Un accord du 16 octobre 1989 (signé par la C.F.T.C., la C.G.T./F.O. et la F.N.C.R.) est intervenu pour revaloriser les indemnités forfaitaires de déplacement compte tenu de l'évolution des indices de référence.

Ces deux accords ont été étendus par arrêté du 22 février 1990.

1.3.2.4. RÉVISION DE LA CONVENTION COLLECTIVE

Dans le cadre d'un programme de négociation globale sur la révision de la convention collective nationale adoptée par les partenaires sociaux en septembre 1988, l'Union des Fédérations de Transport a remis aux organisations syndicales le 29 mars 1989 :

- un projet d'accord sur l'aménagement du temps de travail destiné à :
 - aménager les dispositions du protocole du 9 décembre 1982 afin de l'harmoniser avec les dispositions générales de la loi du 19 juin 1987 (modulation de la durée annuelle du travail et contreparties),
 - adapter les dispositions conventionnelles relatives au temps de travail du personnel roulant afin de placer les entreprises françaises dans des conditions de concurrence comparables à celles de leurs partenaires.
- un projet de texte modificatif de certaines dispositions du protocole relatif aux frais de déplacement des ouvriers.

2EME PARTIE - SITUATION DE L'EMPLOI

Il est difficile d'appréhender avec rigueur la situation en matière d'emploi dans les divers modes de transport. Les données chiffrées, d'origines diverses, ne prennent pas toujours en compte les mêmes éléments de base.

Le tableau n° 1 (en annexe) présente l'évolution des effectifs salariés du secteur des transports, constatée par la Commission des comptes des transports de la nation dans son rapport "Rapport intérimaire" de février 1990.

L'évolution, depuis 1982, de l'emploi dans les transports pour compte d'autrui, est légèrement favorable en valeur absolue et même en valeur relative :

	Effectifs salariés des transports	Total des salariés	Salariés des transports/total des salariés en %
1982	834,7	18.273,0	4,57
1983	841,2	18.245,6	4,61
1984	840,7	18.099,5	4,64
1985	835,1	18.066,9	4,62
1986	834,3	18.126,2	4,60
1987	837,5	18.195,1	4,60
1988	847,8	18.340,8	4,62
1989	862,0	18.632,8	4,62

(en milliers)

source : Commission des comptes des transports de la Nation)

Cette évolution globale du secteur recouvre des situations très contrastées selon les modes et la nature des activités :

Salariés de la BRANCHE (1) (en milliers)

	1985	1986	1987	1988	1989
691 Tr.rout. de m.	181,3	187,3	197,0	208,4	222,3
692 autres tr.ter.	155,9	158,7	160,0	161,8	161,9
70. Navigation int.	2,7	2,2	2,4	2,1	2,0
71. Transports marit.	20,4	18,8	16,7	14,9	14,7
72. Transports aériens	52,0	52,8	53,9	56,1	60,4
73.4 Act. annexes	177,0	181,4	183,5	184,5	191,8
Ensemble	589,3	601,2	613,5	627,8	653,1

Evolution des salariés par BRANCHE (1) en %

	1986	1987	1988	1989	1989 niveau
68 tr. ferroviaire(2)	- 3,2	- 4,7	- 4,2	- 2,9	118,9
691 tr. rout. de m.	6,4	2,5	5,8	6,3	222,3
692 autres tr. ter.	- 1,1	3,1	1,2	0,7	161,9
70 navigation int.	-15,6	-14,8	- 8,7	- 6,0	2,0
71 transport mar.	-12,6	- 6,6	- 8,3	- 5,0	14,7
72 transports aér.	1,7	2,2	3,8	6,0	60,4
73-4 act. annexes	1,6	1,9	2,5	1,4	191,8
total	0,8	0,9	1,8	2,1	772,0

(1) estimation pour 1989, établie notamment à partir des données UNEDIC sur les établissements de plus de 10 salariés.

(2) La branche ferroviaire ne comprend qu'une partie des effectifs de la S.N.C.F.

La Commission des Comptes des transports de la Nation, partant des chiffres de l'INSEE et de l'UNEDIC de l'an dernier, estime à 1,7 % la croissance des effectifs en 1989 (contre 1,2 % en 1988) du secteur "transports" : celui-ci utilise, en 1989, 862.000 salariés dont 284.700 dans les grandes entreprises nationales (S.N.C.F., R.A.T.P., Air France, Air Inter) et 577.300 dans les entreprises privées (en 1988 : 847.800 salariés au total dont 289.300 en GEN et 558.500 hors GEN).

On peut donc chiffrer le nombre de créations d'emplois aux alentours de 14.000.

Il convient toutefois de distinguer une évolution différente, d'une part à la S.N.C.F. où les effectifs baissent de 2,9 %, soit 6.300 emplois en 1989 (contre 9.300 en 1988), et d'autre part dans les entreprises privées de transport routier où ceux-ci ont fortement augmenté : 6,3 % en 1989 contre 5,8 % en 1988, soit plus de 13.000 emplois par an.

L'INSEE estime en effet à 18.800 l'augmentation moyenne annuelle en 1989 (égale à celle de 1988) du nombre des salariés des établissements de transport hors GEN.

Dans les transports aériens, le progrès de l'emploi est plus rapide en 1989 qu'en 1988 (+ 6 % au lieu de + 3,8 %).

Dans les transports maritimes et fluviaux, il poursuit sa baisse (respectivement - 5 % et - 6 %), toutefois à un rythme plus faible que les années précédentes.

2.1. - Transports routiers de marchandises et de personnes

2.1.1. Tableaux détaillés pour 1987.

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 disponibles à partir de 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 est l'année 1987.

Dans le transport routier (tableaux 2), d'un point de vue global, le nombre des entreprises a augmenté de 4 % : 33.131 en 1987 contre 31.849 en 1986. Il dépasse même le chiffre de 1984 qui était de 32.487. Le nombre de salariés, qui en 1984, était de 273.318, avait diminué en 1985 de 3.575, augmenté en 1986 de 11.267, s'accroît à nouveau de 14.606 pour atteindre le chiffre de 296.616 (+ 5,2 %).

Le personnel roulant est passé de 178.662 en 1985, à 185.608 en 1986, et à 193.369 en 1987.

Dans le transport de marchandises (tableau 2 a), on note les évolutions suivantes selon la taille des entreprises :

- le nombre des entreprises sans salariés qui était en 1986 de 12.428, est en 1987 de 11.936 (- 4 %). Ces entreprises représentent, comme l'année précédente environ 39,5 % du total (contre 41,01 en 1985)

- le nombre de petites entreprises entre 1 et 9 salariés, qui avait diminué dans ce secteur en 1983, fortement augmenté en 1984 puis à nouveau diminué en 1985 et 1986, s'accroît de 928 unités en 1987.

Les entreprises de moins de 10 salariés (25.412) représentent 84,1 % de l'ensemble. Elles ne regroupent que 22,4 % des salariés mais 27,2 % des roulants. Pour ces trois données, on constate toujours une légère réduction entre 87 et 86, analogue à celle qui s'était produite entre 86 et 85.

Dans le même temps, les entreprises de 10 à 49 salariés, ainsi que le nombre de leurs salariés, ont augmenté.

Le nombre des entreprises de plus de 49 salariés et celui de leurs salariés continuent à s'accroître : 78.874 salariés au lieu de 73.208 en 1986 (69.541 en 1985 et 72.329 en 1984) et 585 entreprises au lieu de 539 en 1986.

Au total, pour l'ensemble de ces entreprises, quelle que soit leur taille, le nombre de salariés a augmenté : 216.566 en 1987 contre 201.780 en 1986 (+ 7,33 %).

Dans le domaine de la location de véhicules industriels (tableaux 4) on note :

- . une réduction du nombre des entreprises : 2.135 (contre 2.477)
- . une augmentation du nombre des salariés : 20.396 (contre 19.705).

Le nombre de salariés roulants est passé de 13.050 à 13.103.

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

- . une relative stagnation des effectifs salariés qui passent de 65.755 à 65.555 ; de même pour les effectifs de salariés roulants qui passent de 15.853 à 15.604

- . un tassement du nombre des effectifs des entreprises de plus de 50 salariés : 173 comme en 1986, au lieu de 160 en 1985 et 178 en 1984. Mais celles-ci représentent à présent 14 % des entreprises au lieu de 12,7 % en 1986.

Les effectifs salariés de ces entreprises sont passés de 51.669 à 53.132 en 1987, et les roulants de 13.353 à 13.305.

L'évolution de 1985, qui semblait marquer une transformation structurelle importante des grandes entreprises d'auxiliaires, et tout particulièrement des entreprises de plus de 200 salariés (dont les effectifs roulants étaient passés de 5.810 à 10.420) se stabilise : 10.712 roulants en 1987 contre 10.769 en 1986.

Pour le transport de voyageurs, on peut souligner (tableau 3 a)

- une légère augmentation du nombre d'entreprises : 2.931 (au lieu de 2.844)
- une légère diminution pour le nombre de "salariés et non salariés" : 82.264 au lieu de 82.322.

Toutefois il convient de distinguer

- . le transport urbain où le nombre de salariés augmente (33.602 contre 32.953)
- . le transport non urbain, où ce nombre diminue (46.448 contre 47.277)

- une légère augmentation du nombre des entreprises de moins de 10 salariés (1.785 au lieu de 1.719) et une diminution du nombre des salariés qu'elles emploient (5.306 contre 5.675)

- les entreprises de plus de 50 salariés regroupent

- . dans le transport non urbain : 46,8 % des effectifs (contre 47,3 en 1986)
- . dans le transport urbain : 94,6 %, chiffre comparable à celui de 1986 (94,7 ; ces effectifs stagnent, 54.574 au lieu de 54.581 en 1986 et 54.816 en 1985.

L'étude menée par l'UTP sur les réseaux VFIL et urbains les années précédentes n'a pas été renouvelée. On ne peut donc actualiser les tableaux 3 b) et 3 c) disponibles en 1989, qui faisaient apparaître l'importance relative du personnel à temps partiel dans les VFIL depuis 2 ans.

2.1.2. Situation de l'emploi en 1988 et 1989

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 1987. Des indications tendancielles peuvent être dégagées à partir des données statistiques de l'UNEDIC concernant l'année 1988, ou même des enquêtes de conjoncture conduites par le Centre de Productivité des transports. On relèvera avec intérêt les indications prévisionnelles de la Commission nationale paritaire professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport.

2.1.2.1. - Situation de l'emploi en fin 1988.

Le tableau des effectifs salariés du secteur industriel, commercial et semi-public par activités économiques (France entière) au 31 décembre 1988, établi par l'UNEDIC, permet d'extraire quelques données essentielles dans le domaine des transports de marchandises.

(source : Bulletin de liaison de l'UNEDIC)

Etablissements (au 31 décembre)			Activités	Effectifs au 31.12.81	Effectifs 31.12.87 (rectifiés)	Effectifs au 31.12.88	Evolution en % 1987/1988
1981	1987	1988					
8.308	9.019	9.560	Transports routiers de marchandises en Z.L.	97.630	114.957	124.096	+ 7,94 %
7.344	8.380	8.795	Camionnage et transp. de marchandises en Z.C	58.215	73.008	77.843	+ 6,62 %
1.429	1.253	1.252	Déménagement	14.484	12.904	12.804	- 0,78 %
1.449	1.700	1.759	Location de véhicules industriels	19.887	22.636	23.404	+ 3,39 %
2.458	2.508	2.561	Collecte de frets terrestre et fluvial	61.103	62.249	62.721	+ 0,75 %
20.988	22860	23.927		251.319	285.754	300.868	+ 5,29 %

En 8 ans, dans l'ensemble des activités considérées, on note une augmentation du nombre d'établissements de 14 % et de celui des effectifs de 19,71 %.

Dans cette même période, pour les transports routiers de zones longue et courte, les effectifs sont passés de 155.845 à 201.936, soit une augmentation de 29,57 % et le nombre d'établissements de 15.652 à 18.355, soit une augmentation de 17,26 %.

Le renforcement des entreprises travaillant en zone longue, amorcé en 1985, continue : leurs effectifs, qui avaient augmenté de 1,72 % en 1985, de 5,8 % en 1986, de 7,67 % en 1987 confortent leur croissance de 7,94 % en 1988.

Le nombre d'établissements connaît pratiquement la même augmentation qu'en 1987 : 5,99 %.

L'évolution des transports en zone courte se poursuit : depuis 8 ans : effectifs + 33,71 % ; établissements : + 19,75 %.

Les effectifs salariés des entreprises de déménagement, en décroissance de 1981 à 1984 (- 9,7 %) s'étaient améliorés en 1985 (+ 0,8 %) et en 1986 (+ 1,25 %). La diminution enregistrée en 1987 de - 1,70 % est moindre pour 1988 = - 0,78 %.

Le nombre des établissements de location continue d'augmenter ainsi que les effectifs salariés de ce secteur.

Le nombre des établissements de collecte de fret ainsi que leurs effectifs qui avaient connu un net fléchissement entre 1983 et 1985 ont retrouvé, et même dépassé, les chiffres de 1981.

- 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 12.700.772 à la fin de 1985, 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) a permis de mettre fin à la dégradation en 1986 et d'amorcer une amélioration sensible en 1987 avec 12.839.909 salariés au 31 décembre au lieu de 12.704.529 un an plus tôt. Dans ce contexte de légère amélioration, le transport routier de marchandises apparaît comme créateur d'emplois puisque les effectifs globaux retenus dans le tableau ci-dessus ont crû de 19,71 % de 1981 à 1987 inclus et de 5,29 % en 1988.

Pour les transports urbains de voyageurs, les statistiques de l'UNEDIC indiquent que l'effectif est passé de 31.627 à 31.836 au cours de 1988. Pour les transports routiers non urbains de voyageurs, l'effectif est passé de 45.250 à 46.231. Au total pour les transports de voyageurs : 76.189 fin 1984, 78.067 fin 1988, soit une augmentation de 2,46 % (dont 1,54 % de 1987 à 1988).

On a pu établir le tableau suivant, qui comprend également les taxis :

Etablissements (au 31 décembre)			Activités	Effectifs au 31.12.81	Effectifs au 31.12.87 (rectifiés)	Effectifs au 31.12.88	Evolution en % 1987/1988
1981	1987	1988					
300	329	309	Transport urbain de voyageurs	29.111	31.627	31.836	+ 0,66
2.249	2.344	2.388	Transport routier de voyageurs	41.722	45.250	46.231	+ 2,17
2.131	2.084	2.116	Taxis	8.234	8.641	8.860	+ 2,53
4.680	4.757	4.813		79.067	85.518	86.927	+ 1,65

Le tableau qui suit compare au 31 décembre de chaque année depuis 1984, les effectifs salariés relevant de l'UNEDIC dans l'ensemble des activités, à ceux relevant du secteur des transports terrestres (hors R.A.T.P. et S.N.C.F.) : transports ferroviaires, transports routiers de marchandises et de voyageurs, urbains ou non (sans les chauffeurs de taxi) transports par conduite, navigation intérieure, collecte de fret terrestre et fluvial et manutention terrestre et fluviale.

	Transports terrestres (UNEDIC)	Evolution %	Toutes activités (UNEDIC)	Evolution en %
1984	346.379(*)	-	12.778.332 (*)	
1985	351.303(*)	+ 1,42 %	12.700.772 (*)	- 0,61 %
1986	360.781(*)	+ 2,70 %	12.704.529 (*)	+ 0,03 %
1987	374.856(*)	+ 3,90 %	12.839.325 (*)	+ 1,00 %
1988	390.334	+ 4,13 %	13.139.325	+ 2,33 %

(*) chiffres rectifiés

On constate donc que la croissance des effectifs dans les transports terrestres représente pratiquement le double de celle de l'ensemble des activités.

2.1.2.2.- Situation de l'emploi en 1989

Les statistiques de l'UNEDIC ne concernent que 1988. Les enquêtes trimestrielles de conjoncture du Centre de productivité des transports pour 1989 font apparaître que c'est toujours en matière de recrutement de conducteurs routiers que l'on constate les plus forts pourcentages.

Toutefois, s'ils restent élevés au 1er et 2ème trimestres (17 %), on observe un léger tassement dans la deuxième partie de l'année (15 % puis 12 %).

La tendance à l'accroissement reste toujours plus modérée en ce qui concerne les ouvriers, employés et techniciens, et agents de maîtrise (jusqu'à 10 %) ; elle est plus faible pour les cadres (jusqu'à 5 %).

Pour ce qui est des personnels intérimaires ou sous contrat de travail à durée déterminée, on constate, après une augmentation des pourcentages en milieu d'année, due en grande partie à un phénomène saisonnier (39 %), un mouvement de repli au dernier trimestre (26 %).

2.1.2.3. La Commission paritaire nationale pour l'emploi et la formation professionnelle

des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CPE) a estimé que ces secteurs à la fin de 1989 représentent un effectif de 390.000 personnes, soit une augmentation de 6,84 % par rapport aux évaluations de fin 1988, pourcentage moins élevé que l'année précédente (9%).

Pour 1990, la tendance générale annoncée est toujours à l'augmentation des effectifs globaux que la CPE évalue encore à 2 %, en raison notamment d'une augmentation des postes de travail dans les familles suivantes : gestion, techniques d'exploitation (transports nationaux et internationaux) conduite des véhicules et magasinage et manutention.

Le tableau ci-après présente les estimations fin 1989 des effectifs par familles professionnelles, ainsi que les prévisions des évolutions en 1990 :

Répartition des postes par famille	« Familles professionnelles »	Nombre de postes de travail recensés à la fin 1989 (chiffres indicatifs)	Prévisions 1990 Nombre de postes de travail offerts (temps plein et temps partiel)	Nombre de salariés en stage au titre des plans de formation	
3 %	• Direction	11.700	=	=	
1 %	• Production	3.900	+) + = (g)	
3 %	• Gestion	11.700	+)	
2 %	• Vente	7.800	+	+	
5	• Techniques d'exploitation — Transports internationaux — Transports nationaux — Déménagements	19.500	+	}	
9,5		37.050			} =
3		11.700			
9 %	• Magasinage et manutention • Conduite des véhicules — Transports de personnes	35.100	+	= +	
1	- 1 ^{er} groupe (a)	3.900	+	}	
10		39.000			} + =
15	— Transports de marchandises - 1 ^{er} groupe (c) - 2 ^e groupe (d) - 3 ^e groupe (e)	58.500	+	} + =	
18		70.200	=		
8		31.200	-		
4 %	• Maintenance des véhicules	15.600	-	= +	
8,5%	• Interprofessionnel	33.150	=		
100 %	Toutes catégories professionnelles confondues	390.000 (f)	Tendance générale +2%	Tendance générale +	

(source : CPE)

(a) Emplois caractérisés à la fois par des déplacements d'une durée de plusieurs jours, en relation avec la ou les personnes transportées se situant hors du cadre strict d'un contrat de transport et une action auprès des prestataires de services extérieurs ;

(b) Emplois autres que ceux relevant du 1^{er} groupe (services réguliers, services scolaires, lignes régulières, excursions à la journée, etc.) ;

(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 89,5 % correspondent à des fonctions spécifiques du transport.

(g) La présence de deux signes traduit une divergence d'appréciation entre le groupe AFT et Promotrans.

La C.P.E. prévoit une baisse des emplois offerts dans la conduite (transports de marchandises avec exigences particulières) et dans la maintenance des véhicules.

L'écart se creuse à nouveau en 1989 entre les statistiques (corrigées) des effectifs de la CNAM (y compris Alsace Moselle) et celles de l'UNEDIC (378.000 personnes d'après l'UNEDIC, 353.000 d'après la CNAM) l'estimation de la CPE se situant entre les deux (365.000).

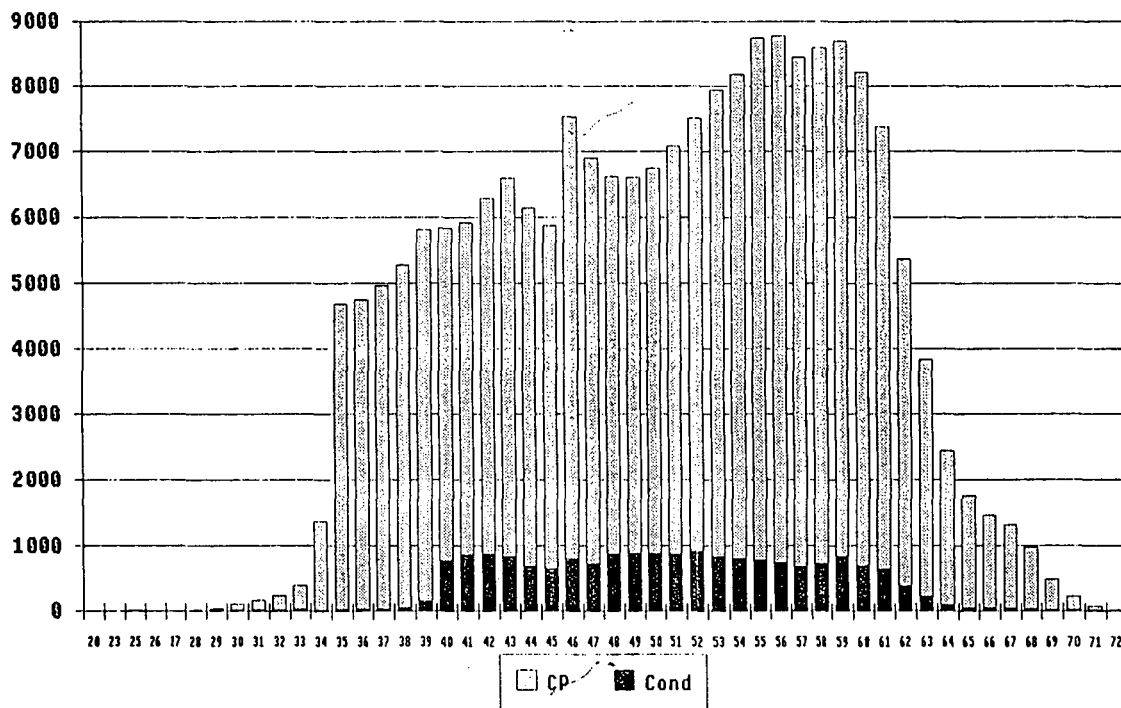
La CPE a procédé en 1989 à titre expérimental à une analyse de l'évolution des effectifs par secteur d'activité pour 5 régions (Champagne-Ardennes - Picardie - Midi-Pyrénées - Provence-Alpes-Côte d'Azur - Rhône-Alpes).

Cette initiative doit être généralisée en 1990 à l'ensemble des régions françaises grâce à la mise au point de tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation réalisée dans le cadre d'une des études méthodologiques prévue dans le contrat d'étude prévisionnelle du 9 novembre 1988 entre le Secrétaire d'Etat à la Formation professionnelle et l'U.F.T.

2.2. S.N.C.F. (tableau n° 6)

L'effectif total de la S.N.C.F. est passé de 210.186 au 31 décembre 1988 à 204.879 au 31 décembre 1989 (- 5.307), soit une diminution de 2,5 %. L'effectif moyen annuel du personnel à disposition s'est établi à 206.444 agents en 1989, contre 213.214 en 1988, soit une baisse de 3,2 %. Les cessations de fonctions ont été moins nombreuses qu'au cours de l'exercice précédent (9.270 au lieu de 9.732), dont 6.370 départs à la retraite en 1989 contre 6.660 en 1988 ; 864 agents du cadre permanent ont bénéficié des possibilités de départ volontaire (1.258 en 1988). Par ailleurs, 3.410 admissions au cadre permanent ont été réalisées alors qu'initialement 2.200 recrutements étaient prévus.

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 1989 à 39.778 agents contre 39.655 au 31 décembre 1988. Cette légère augmentation concerne le personnel roulant, notamment les agents de conduite - autobus (machinistes). Le personnel sédentaire est toujours en légère diminution.

Le solde entre les admissions au cadre et les sorties est négatif de 115 contre 298 en 1988.

La part de la main d'oeuvre féminine dans l'effectif total est toujours du même ordre : 16,14 %.

Au titre des travaux d'utilité collective, la R.A.T.P. a effectué environ 4.900 recrutements de jeunes stagiaires de mai 1985 à avril 1990. Au titre de 1989, 711 stagiaires ont été engagés pour une durée pouvant aller de deux semaines à un an.

L'entreprise poursuit un effort important pour assurer des actions de formation très diverses. Une formation professionnelle est offerte aux jeunes stagiaires qui le désirent, y compris avec des entreprises extérieures à la R.A.T.P., sous-traitantes.

Depuis la mise en place des TUC à la R.A.T.P., 460 TUC ont pu être embauchés dans le personnel permanent de la régie.

2.4. Navigation fluviale (tableau n° 8)

La tendance générale des emplois d'exploitation ou administratifs, publics et privés, est toujours à la baisse.

Pour les effectifs salariés la diminution constatée dans le précédent rapport s'est poursuivie en 1989 et même amplifiée (- 5 % en 1988 et - 29 % en 1989), mais l'importance de ce mouvement pourrait résulter d'une non prise en compte de contrats à durée déterminée. A cet égard, il faut noter que certains trafics ont nécessité dès le troisième trimestre des réembauchages significatifs sous la forme de contrats à durée déterminée.

Le nombre des travailleurs indépendants s'est encore réduit de 200. Ce chiffre est constitué pour une part par des départs à la retraite anticipés favorisés par l'application du plan économique et social mis en place par le gouvernement. Ce plan a été reconduit en 1989 pour la dernière fois. En effet depuis le 1er janvier 1990 un nouveau dispositif découlant d'un règlement européen a été mis en place. Si leurs modalités diffèrent un peu, les finalités restent les mêmes et visent à éliminer une surcapacité structurelle en favorisant dans des conditions plus avantageuses qu'auparavant le départ d'artisans bateliers de la profession. Le nombre de départs intervenus en 1988 était de 60 ; il est de 50 en 1989.

Enfin il faut souligner à nouveau la carence dommageable de toute statistique concernant la situation de l'emploi dans le secteur touristique fluvial. Ce secteur en plein développement recouvre de nombreuses catégories d'emplois dont l'importance demeure toujours impossible à appréhender.

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

D'après les chiffres fournis par le rapport intérimaire 1990 de la Commission des comptes des transports de la Nation, on peut établir le tableau suivant :

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Défaillance d'entreprises de transport	826	942	843	985	1.246	1.497
évolution	5,5 %	14,0 %	- 10,5%	+ 16,8 %	+ 26,5 %	+ 20,2 %

Ce tableau est à rapprocher des tableaux annexes n° 9 a) et 9 b) dont les chiffres regroupent les entreprises de transport et de télécommunication.

La situation continue donc à se détériorer en 1989 puisque le nombre de défaillances accuse une augmentation de 20,2 %

Le ralentissement récent des trafics avive la concurrence entre les modes de transport et entre les entreprises. Le nombre des faillites continue donc à augmenter quand celui des entreprises créées immatriculées n'augmente plus que lentement.

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.

Le total des licenciements pour motif économique dans les transports routiers et chez les auxiliaires, qui était passé de 1.792 en 1987 à 3.669 en 1988, se maintient en 1989 à 3.298. Il convient de rappeler qu'il s'élevait à 4.837 en 1986 et à 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 souvent pas effectuée. L'évolution des chiffres disponibles ne retrace donc plus l'évolution réelle.

Le nombre de représentants du personnel ou de délégués syndicaux licenciés pour cause économique a été en 1988 de 209 (contre 235 en 1987). Les tableaux 10 c) et 10 d) rappellent les éléments disponibles pour 1988.

2.7. Chômage (tableaux n°s 11)

2.7.1. - Il est rappelé que cette rubrique ne concerne 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'Allocation 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 totale 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.

Tableau 11 b

Le nombre de chômeurs indemnisés en 1988 (37.600) est supérieur de 2,93 % à celui de 1987. Malgré cet accroissement le pourcentage des salariés indemnisés des activités du transport au cours de l'année, par rapport aux effectifs en activité au 31 décembre 1988 (8,14 % au lieu de 8,21 % un an plus tôt) reste inférieur au taux général UNEDIC (10,22 fin 1988 et 10,34 % fin 1987).

Les sorties ont considérablement augmenté (36.507 en 1988, 33.229 en 1987 et 31.711 en 1986) l'excédent des entrées sur les sorties atteint 1.093 (en diminution de 66,8 % par rapport à 1987).

En diminution depuis l'an dernier, le nombre de chômeurs par rapport aux effectifs en activité au 31 décembre, reste relativement important dans les transports ferroviaires hors S.N.C.F. et dans la navigation intérieure.

Pour les transports routiers, la croissance du taux de chômage par rapport aux effectifs du 31 décembre 1988 est légèrement plus accentuée que les années précédentes (8,18 % au lieu de 7,61 % en 1987 et 7,45 % en 1986)

Tableau 11 c

Ce tableau présente le nombre d'entrées de chômeurs en indemnisation par tranche d'âge de 5 ans. Le plus fort pourcentage de chômeurs indemnisés se situe toujours entre 20 et 25 ans, pour toutes les activités UNEDIC comme pour les activités de transport considérées.

Dans les transports routiers comme pour les autres activités, la nette amélioration de la situation des moins de 20 ans constatée l'an dernier, évolue favorablement (3,2 % au lieu de 3,6 %).

Pour la tranche des 20 à 25 ans, une très légère amélioration (23,2 au lieu de 23,5) comparée à la détérioration notée pour l'ensemble des activités (27,5 au lieu de 26,8).

On peut noter une même légère amélioration pour les tranches d'âge plus élevées (40 à 55 ans et plus).

Chez les auxiliaires de transport, les moins de 30 ans, comme en 1987, représentent environ 51,4 % des indemnisés (contre 54 % en 1986).

Tableau 11 d

Ce tableau fait apparaître le nombre de chômeurs indemnisés et une répartition en pourcentage selon la taille de l'entreprise. En ce qui concerne les transports routiers, on peut noter une légère amélioration de valeur absolue et relative du nombre de chômeurs indemnisés sauf pour les établissements de moins de 5 salariés (28,8 au lieu de 25,5 en 1987) et de 5 à 9 salariés (15,3 au lieu de 14,9 en 1987).

Chez les auxiliaires de transport, la situation continue à s'aggraver pour les petites entreprises de moins de 5 salariés et à s'améliorer pour les grosses entreprises de plus de 100 salariés.

Il est possible de comparer avec la plus grande prudence, car il s'agit de sources statistiques d'origine différente, les pourcentages de chômeurs indemnisés et les effectifs en activité selon la taille des entreprises (Enquête annuelle sur les entreprises de transports routiers de marchandises - urbains et routiers de voyageurs - et les auxiliaires de transports terrestres et fluviaux en 1987, publiée par l'OEST en octobre 1989).

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

Les statistiques disponibles du Ministère du travail permettent de connaître l'évolution du nombre des demandeurs d'emplois à partir de la dernière activité exercée. Seules les demandes d'emploi consécutives à un licenciement, une démission, une fin de contrat ou de mission d'intérim sont prises en compte.

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, l'année 1984 étant considérée comme référence.

Les chiffres concernent l'ensemble du secteur "transport", activités maritime et aérienne comprises.

Ils 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
<u>Moyenne 1984</u>	41.526	1.706.847	2,43
<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
1er trimestre 1988	51.950	1.988.046	2,58
2ème trimestre 1988	46.368	1.839.218	2,52
3ème trimestre 1988	49.164	1.982.307	2,48
4ème trimestre 1988	52.663	2.050.061	2,57
<u>Moyenne 1988</u>	50.036	1.964.908	2,55
1er trimestre 1989	50.996	1.965.397	2,59
2ème trimestre 1989	45.443	1.809.749	2,51
3ème trimestre 1989	48.667	1.942.616	2,50
4ème trimestre 1989	52.354	1.982.524	2,64
<u>Moyenne 1989</u>	49.365	1.925.071	2,56

On constate que la moyenne mensuelle des demandeurs d'emplois issus des transports, qui avait baissé de 1982 à 1983 (42.147 à 39.924), augmenté de 1984 à 1985 (41.526 à 43.797) comme de 1986 à 1987 (45.777 à 50.458), a légèrement diminué en 1988 (50.036) et un peu plus nettement en 1989 (49.365).

Toutes années confondues, le plus mauvais résultat demeure celui du 4^{ème} trimestre 1987.

Les pourcentages trimestriels par rapport aux demandes d'emplois de l'ensemble des activités sont presque tous en augmentation en 1989, comme le pourcentage annuel (2,56).

Toutefois, comme cela a été vu plus haut (§ 2.1. à 2.3.) ces chiffres globaux recouvrent des évolutions très divergentes selon les différentes activités du transport.

2.7.3. Chômage partiel. Le Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle 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 à 43.971 en 1987, à 25.702 en 1988 et à 12.386 en 1989.

2.8. La situation de l'emploi dans le transport aérien

cf. document "Transport aérien" joint

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, la navigation fluviale et les transports aériens.

3.1. **S.N.C.F.**

I - Les caractéristiques principales de l'exercice 1989 en matière de formation professionnelle continue :

Indépendamment de la poursuite de certaines actions engagées antérieurement, les orientations suivantes ont particulièrement marqué l'exercice 1989 :

a) Une intensification des actions de formation au bénéfice du personnel affecté à la sécurité des circulations :

Les conclusions du rapport de la "commission d'experts chargée d'un audit sur les systèmes de sécurité à la SNCF" ont notamment permis de définir de nouveaux objectifs de formation, d'enrichir les contenus de ces stages obligatoires et de renforcer le réflexe "sécurité" des agents concernés.

b) une importance renouvelée des formations au premier emploi : cet accroissement des efforts de l'Entreprise en la matière résulte d'une reprise significative des recrutements à la SNCF depuis l'exercice 1989.

c) une accélération des formations à vocation promotionnelle: conséquence logique de la réorganisation de différentes filières (Transport, Equipement, Services administratifs), cette évolution est également le fruit d'un effort important de revalorisation de certains métiers et d'une volonté de l'Entreprise de développer le professionnalisme de ses salariés.

d) une stabilisation à un haut niveau du volume des actions d'acquisition, de maintien et de perfectionnement des connaissances : la poursuite de l'introduction progressive de nouvelles technologies et le développement de nouveaux systèmes d'organisation conduisent l'Entreprise à ne pas restreindre ses efforts dans ce domaine car elle doit rechercher en permanence une meilleure adéquation homme/outil/environnement de travail.

e) une poursuite des actions de formation spécifiques en faveur des salariés visés par des mesures de reconversion ou de ceux qui sont plus particulièrement exposés aux risques de déqualification.

Un tel développement des actions de formation nécessite en contrepartie un effort équivalent de modernisation des outils pédagogiques. Ainsi, en complément d'un enseignement de type traditionnel, un salarié peut de plus en plus aisément accéder à des outils d'auto - évaluation ou de consolidation des acquis : les simulateurs de conduite ou la formation

assistée par ordinateur (FAO) sont les deux outils auxiliaires qui ont connu un fort développement au cours de l'exercice 1989.

II - Le dispositif en faveur des jeunes

La SNCF contribue de trois manières à la formation des jeunes.

1) Les contrats de formations par alternance :

Dans le cadre de sa contribution obligatoire de 0,3 % au titre des formations en alternance des jeunes de 16 à 25 ans, l'entreprise, en liaison avec l'AFOS-PME, a conclu 1977 contrats d'adaptation.

2) L'apprentissage :

Liés à la SNCF par un contrat d'apprentissage d'une durée de 2 ans, les apprentis sont recrutés à l'occasion d'un concours du niveau fin de premier cycle du second degré.

La fermeture du centre de formation d'apprentis de l'Équipement étant prévue pour juin 1990, aucun contrat n'a été signé par cette fonction.

En revanche, le centre de formation d'apprentis du Matériel a recruté, en septembre 1989, 121 apprentis (dont 3 jeunes filles). Ses 7 annexes préparent les jeunes à l'obtention d'un BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production.

3) La formation des attachés :

Les attachés sont recrutés sur titre, à des niveaux hiérarchiques correspondant à leur niveau de formation scolaire ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée qui leur permet d'acquérir un complément de connaissances techniques nécessaires à l'exercice de leur futur emploi et les prépare à assumer des responsabilités dans différents secteurs de l'Entreprise.

Leur recrutement suit, depuis 1987, une courbe ascendante, passant de 136 en 1987, à 231 en 1988 et 708 en 1989.

III - Indications quantitatives

1. La formation professionnelle :

Au total, pour l'année 1989, l'entreprise a consacré près de 2 milliards de francs à la formation, soit 8,1 % de la masse salariale (contre 7,7 % en 1988). Cet effort a globalement bénéficié à un effectif moyen annuel de 5557 agents.

La répartition des heures de formation par catégorie d'emploi présente les caractéristiques suivantes :

Catégorie	Nombre d'heures de stages				
	1985	1986	1987	1988	1989
Cadres	222 071	210 220	411 924	562 591	435 135
Agents de maîtrise	1 465 721	1 365 969	1 544 550	1 968 529	1 622 138
Agents d'exécution	6 079 505	5 595 133	5 178 897	6 142 431	7 122 753
TOTAL	7 767 297	7 171 322	7 135 371	8 673 551	9 180 026

Il convient de noter que le volume d'heures de formation ayant bénéficié au personnel d'encadrement (Maîtrise et Cadre) accuse un fléchissement significatif. Ce phénomène s'explique pour l'essentiel par le fait que le cycle de formation intensive au management participatif est parvenu à son terme au cours de cet exercice.

189 000 agents ont bénéficié en 1989 de quatre types de stages :

type de stage	1985	1986	1987	1988	1989
Prévention	4 633	7 238	4 145	5 217	5 315
Adaptation	33 253	32 606	25 818	31 558	30 439
Promotion	11 957	8 213	6 204	7 846	13 827
Perfectionnement des connaissances	114 738	112 277	115 638	140 958	139 523
TOTAL	164 581	160 334	151 805	185 579	189 104

La lecture de ce tableau indique notamment un accroissement significatif du volume des formations à vocation promotionnelle.

Traduit en termes financiers, l'investissement de l'Entreprise en matière de formation professionnelle continue se décompose de la manière suivante:

	Montant des dépenses effectivement consenties				
	1985	1986	1987	1988	1989
1. Fonctionnement des stages organisés par l'Entreprise	325 599 279	346 337 324	363 815 017	404 432 766	431 463 272
2 Rémunération versée aux stagiaires	746 582 849	836 473 604	822 004 482	1 073 216 157	1 197 553 442
3. Autres dépenses	116 031 436	108 652 465	174 758 350	163 044 390	173 196 787
TOTAL	1 188 213 564	1 291 463 393	1 360 577 849	1 640 693 313	1 802 213 501

Exprimée en part de la masse salariale, la progression apparaît constante depuis 1985 :

1985	1986	1987	1988	1989
4,5 %	4,9 %	5,4 %	6,49 %	6,94 %

Comparé à l'effectif du personnel à disposition, l'effectif moyen annuel des agents en formation est pour sa part en progression depuis 1987 :

	1985	1986	1987	1988	1989
Effectif moyen SNCF	242 901	233 404	222 426	213 214	206 444
Nombre d'heures de stagiaires	9 144 097	8 028 289	7 135 371	8 673 551	9 180 026
Equivalence en agent	5 535	4 860	4 319	5 250	5 557
Rapport en % : effectif formation					
effectif total	2.28%	2.08%	1.94%	2.46%	2.69%

2. Les congés de formation :

1022 agents ont obtenu un Congé Individuel de Formation pendant l'année 1989 et 1073 congés de formation économique, sociale et syndicale ont été accordés au cours de ce même exercice.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les congés individuels de formation, le bénéfice en est réparti entre les trois catégories d'emploi existants dans l'Entreprise :

Catégories	Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé de formation				
	1985	1986	1987	1988	1989
Cadres	27	44	47	40	24
Agents de maîtrise	203	269	296	242	211
Agents d'exécution	855	1 100	1 072	878	787
TOTAL	1 085	1 413	1 415	1 160	1 027

3.2. **R.A.T.P.**

FORMATION DES JEUNES

L'Ecole technique de la RATP a recruté en 1989 par concours 66 élèves du niveau de fin de la 3ème de l'enseignement de fin de 1er cycle dans deux sections :

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

1°) La première section conduit, en 2 ans, au BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production.

2°) La troisième section conduit, en 2 ans, au BEP d'électrotechnicien.

Une formation complémentaire de préadaptation à l'emploi post BEP est dispensée pendant un trimestre aux élèves des différentes sections.

La réussite aux BEP a été de 98,5 % en 1989.

La réussite aux CAP a été de 100 % en 1987, 99 % en 1988 et 100 % en 1989.

48 % des élèves de l'Ecole technique sont enfants d'agents de la Régie.

Sur les 2 614 anciens élèves de l'Ecole :

- 66 % sont actuellement dans les catégories "agents d'exécution" et "techniciens",
- 22 % sont actuellement dans la catégorie "agents de maîtrise",
- 12 % sont actuellement dans la catégorie "cadres".

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	
	1988	1989
Cadres	106 634	107 635
Agents de maîtrise	308 696	287 527
Agents d'exécution	1 185 088	1 324 803
TOTAL	1 600 418	1 719 965

2°) Nombre de congés individuels de formation par catégorie hiérarchique

Catégories d'emplois	Nbre de congés individuels formation accordés	
	1988	1989
Cadres	3	7
Agents de maîtrise	33	41
Agents d'exécution	105	116
TOTAL	141	164

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

	1988	1989
Effectif RATP	39 655	39 778
Nombre d'heures de stagiaires	1 600 418	1 719 965

4°) Nombre de stagiaires selon les types de stages

Types de stages	1988	1989
Prévention	196	169
Adaptation	10 265	8 113
Promotion	2 850	2 724
Perfectionnement des connaissances	25 934	28 256

5°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties	
	1988	1989
. Dépenses de fonctionnement des stages organisés dans l'entreprise, d'amortissement du matériel, de transport et d'hébergement	77 100 705	90 377 178
. Frais de stages extérieurs à l'entreprise	22 662 396	24 873 598
. Rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise	181 205 036	188 442 550
. Obligations légales	21 462 843	22 219 119
TOTAL	302 430 980	325 912 445

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle	
1988	1989
5,67 %	5,78 %

3.3. TRANSPORTS URBAINS (hors R.A.T.P.)

L'enquête dont étaient tirés les résultats du tableau n° 13 du rapport de 1989, n'ayant pas été renouvelée, aucun commentaire ne peut être apporté dans le cadre du présent rapport.

Un contrat d'études prévisionnelles pour les emplois et les qualifications, comparable à celui du transport routier, est en cours de signature entre l'UTP et le Secrétariat d'Etat à la formation professionnelle.

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 diplômes particuliers au transport existent à tous les niveaux.

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

- En 1988-89, 427 étudiants, contre 317 en 86-87, se répartissent en 5 filières (Maîtrise, DEA, DESS, Doctorat, mastère) et 9 universités. On note une diminution du nombre des étudiants en maîtrise (- 4,29 %) et en DESS (- 15,2 %) et une augmentation en DEA (52 élèves contre 33 en 1987-88) - 2 mastères ont été créés, totalisant 19 étudiants (filière nouvelle)

- six départements "transport logistique" d'IUT forment des techniciens supérieurs titulaires de DUT. L'ouverture d'un septième département prévue à Bordeaux en octobre 1988 a été reportée.

En 1989, sur 341 présentés, 314 ont été admis, soit 92 % de réussite. (En 1988 les chiffres respectifs étaient 287, 247 et 86 %).

- 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 nationale de l'aviation civile (ENAC), école nationale des ponts et chaussées (ENPC) 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), ESC de Rouen, Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (ENTPE), Institut industriel du Nord (IDN) etc...

- quatre écoles sont gérées par l'AFT :

● l'Ecole du Transit et des transports internationaux (ETT) : 126 élèves à la rentrée 1989.

● l'Ecole de direction des transports routiers (collaborateurs de direction) (EDTR) : 43 élèves

● l'Ecole pratique du tourisme qui prépare à l'emploi d'agents de comptoir polyvalents pour les agences de voyages (EPT) : 74 élèves à la rentrée 1989 dont 64 filles (contre 75 en 88-89 dont 71 filles)

● l'Ecole du transit et de la logistique du Nord créée en 1989 : 19 élèves.

- Trois écoles sont gérées par PROMOTRANS :

Les promotions entrées en 1988 ne sortiront qu'en 1990. Le nombre d'étudiants croît rapidement.

- L'Ecole européenne des transports (EET) qui a pour vocation de former des cadres de haut niveau. Formés : 14, présentés : 11, reçus : 9 en 1988. Effectifs à la rentrée 1989 : 42

- L'Ecole de maîtrise du transport routier (E.M.T.R.) (trois implantations CERGY-PONTOISE, CAEN et en 1989 LILLE) qui prépare aux fonctions de cadre dans les services commerciaux ou d'exploitation. PROMOTRANS compte, à moyen terme, en avoir quatre dont une spécialisée en voyageurs. Effectifs à la rentrée 1989 : 82.

- L'Ecole supérieure de maintenance de véhicules industriels (ESMVI) qui forme des chefs de parc ou d'atelier, des chefs d'équipe, des responsables d'entretien etc... (ouverte en 1988 à PONTLEVOY). Effectifs en 1989 : 46

L'effectif global de ces 3 écoles (170 en 1989) devrait atteindre 225 en 1990.

On peut ajouter à ces 3 écoles l'école de formation des formateurs.

b) Les formations de niveau IV

- Le baccalauréat "exploitation des transports" a été créé en février 1987.

Les trois sections en établissements publics ouvertes à la rentrée 90-91 et celle du centre de Vilette d'Anthon en apprentissage, portent à 28 le nombre des sections préparant à ce diplôme.

Les effectifs continuent à progresser : 1.164 élèves dont 495 filles.

Préparés dans 23 établissements, 425 candidats ont été présentés à l'examen et ont réussi dans la proportion de 78 % (332 admis). Le taux de réussite était de 77 % en 1988 (première session d'examen). 84 % des jeunes inscrits en 1ère année en 1987 se sont présentés en 1989 et 65 % ont effectivement obtenu ce diplôme.

L'objectif 1992, de 30 sections de 25 élèves sera dépassé à la rentrée de 1990 avec 32 sections (800 élèves) ; il apparaît souhaitable de maîtriser la création de nouvelles sections.

La création du baccalauréat professionnel "exploitation des transports" dans la filière des diplômes du transport a eu des incidences à la fois :

- . sur le BEP agent du transport dont le nombre de sections a d'abord diminué devant l'incertitude persistante de sa pérennité, puis est revenu à son niveau antérieur, probablement parce que les effectifs de baccalauréat exploitation des transports se recrutent entre autres parmi les titulaires de BEP, notamment agents du transport.

- . sur le BT transports dont les jeunes s'éloignent au profit du baccalauréat professionnel, par imminence de sa suppression et par la réduction prévue des recrutements à partir des classes de seconde.

Une enquête du CEREQ menée auprès de la première promotion des bacheliers professionnels de 1987, fait le point sur leur devenir scolaire et professionnel.

Deux ans après :

- . 30 % des diplômés ont entrepris des études supérieures mais peu y ont réussi.

- . L'insertion professionnelle de ceux qui sont entrés directement dans la vie active a été très rapide et permet de dresser un bilan plutôt positif.

- . Les non-diplômés ont une insertion professionnelle rapide mais une évolution de carrière moins favorable que celle des diplômés.

● **Le brevet de technicien transport**

Préparés dans 8 établissements, 187 candidats (même nombre qu'en 1988) ont réussi leur examen dans la proportion de 70 %, mais avec des pourcentages variant, selon les centres, de 42 à 100 %.

Les effectifs, en baisse depuis trois années (disparition de la section de Marseille), sont revenus au niveau de 1986 par la création de 2 sections, l'une à Tourcoing et l'autre cette année à Clichy.

420 élèves ont effectué la rentrée 1989-90, contre 358 en 1988-89.

● **Le brevet professionnel "agent du transport" (BP)**, bien que formation continue, assurée par télé-Formation-Transports (T.F.T.), est classé ici avec les diplômés.

Les résultats des examens 1989 révèlent une diminution importante du nombre de candidats. 201 présentés (soit - 39 % pour l'ensemble des trois séries transport routier, fluvial et auxiliaires de transport) mais aussi des résultats plus médiocres que l'année antérieure (baisse de 17 % des diplômés, au nombre de 151).

On note par ailleurs un taux d'abandon des études de plus de 17 % au cours de l'année 1988-89.

La chute des inscriptions semble stabilisée.

Le B.P. est préparé également en alternance dans le cadre des contrats de qualification (5 en 1989).

c) **Les formations de niveau V**

o **Le BEP d'agent du transport**

33 établissements publics et 7 établissements privés y préparent.

En 1989 : 647 admis sur 938 présentés (69 % de réussite)

Chiffres de 1988 : 609 admis sur 896 présentés (68 % de réussite)

On compte environ 50 % de filles.

Les entreprises restent attachées au maintien de cette filière qui correspond à un type d'emploi. L'objectif toutefois est de diminuer uniquement le nombre de sections pour arriver à 25 en 1992.

● **Le CAP de conducteur routier**

51 établissements scolaires pour la plupart des lycées professionnels, et certains établissements des organismes professionnels préparent au CAP de conducteur routier. Le CAP peut être obtenu également pour les jeunes de 16 à 25 par la voie de l'apprentissage dans 2 centres de formation d'apprentis (CFA). Pour les établissements auxquels l'AFT apporte son assistance (47) plus le CFA du Tremblay. 1600 candidats ont été présentés (1547 en 1988). 1153 ont été admis (72 %).

PROMOTRANS, parallèlement, a présenté, dans son CFA de PONTLEVOY, 16 candidats comme en 1988 et a eu 13 admis (9 en 1988)

Dans les 3 établissements publics auxquels elle apporte son soutien, 34 candidats ont été admis sur les 58 présentés.

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

● Le C.F.P.

La formation de base des adultes débouche sur le C.F.P., diplôme du Ministère du travail homologué par la commission des titres et diplômes de l'enseignement technologique. Les neuf établissements spécialisés de l'A.F.P.A. forment aux filières suivantes : conducteurs routiers "voyageurs", (permis D), conducteurs routiers "marchandises" sur porteur (permis CL), conducteurs grands routiers "marchandises" sur tous véhicules (permis C). Des modules complémentaires généralement de courte durée sont proposés pour élargir les compétences des stagiaires dans la filière suivie, dans des filières annexes ou dans des spécialisations transversales, par exemple une formation de conducteur "grand tourisme".

L'A.F.T. et PROMOTRANS préparent également au CFP dans leurs propres établissements.

Dans le cadre de conventions passées entre l'A.F.T. et le ministère de la défense en vue d'un reclassement professionnel des jeunes sortant du service militaire (volontaires pour le service long, engagés ou appelés), des sections de formation ont été créées dans des centres de l'armée, une à Montlhéry à recrutement national, sept autres dans des centres régionaux.

La formation des adultes est sanctionnée par un Certificat de Formation Professionnelle (C.F.P.).

Pour l'ensemble des sections gérées par l'A.F.P.A., par l'Armée et par l'A.F.T. Formation Continue, les résultats ont été les suivants en 1989.

	présentés (chiffres 88)	admis (88)	succès (88)
. Sections A.F.P.A.	2.187 (2.003)	1345 (1351)	62 % (67 %)
. Sections Armée	578 (526)	499 (455)	86 % (86%)
. Sections AFT Formation Continue	905 (799)	649 (538)	72 % (67%)
	<u>3.670 (3.328)</u>	<u>2493 (2344)</u>	

PROMOTRANS a présenté 103 candidats au CFP. Le taux de succès est en principe de 75 à 80 %.

Les effectifs totaux continuent donc à progresser avec un taux de réussite nettement supérieur dans les sections de l'armée.

d) Les permis de conduire CL, C et D (tableau n° 14)

Le nombre total de permis délivrés, qui ne cessait de diminuer depuis 1982, a enregistré en 1988 soit augmentation de 12,62 % qui touche les trois catégories de permis, mais surtout le permis "super-lourd", permis C (+ 19,4 %) et très peu le permis D, valable pour la conduite de véhicules de transport de personnes (+ 2,2 %). En 1989 ce nombre a sensiblement décru (59.440 au lieu de 61.353), au détriment du permis D (- 17,5 %). Le permis C, quant à lui, continue sa progression constante (près de + 2 %). Tant que le régime transitoire permet avec le permis C d'avoir l'équivalence du permis D à partir de 21 ans, le permis D attire beaucoup moins de candidats pour le moment.

La réforme des permis de conduire dont l'entrée en vigueur n'est pas encore intervenue constitue une avancée vers une meilleure professionnalisation du métier de conducteur. Elle prévoit en effet une progression dans la passation des permis sans possibilité d'équivalence - reconnaissant ainsi la spécificité de chaque type de véhicule - et une hiérarchisation des permis établie non plus en fonction du tonnage mais de la distinction entre véhicule isolé et véhicule articulé. Elle prévoit également l'inscription au programme d'examen de deux nouvelles exigences : connaissances en matière de technologie et en matière de sécurité.

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

Le nombre de stages d'initiation à la vie professionnelle (SIVP) a très fortement diminué, du fait de la restriction souhaitée par le gouvernement et de la réorganisation de ces stages réalisée par l'accord paritaire interprofessionnel du 24 octobre 1988. En outre, ils sont en pourcentage beaucoup moins nombreux dans le transport que dans les autres activités. Les contrats d'adaptation en baisse de 1987 à 1989 et les contrats de qualification - seule véritable filière de formation à la demande des entreprises - qui ont au contraire augmenté dans cette même période, ont aujourd'hui tendance à s'équilibrer.

	1987	1988	1989
stage d'initiation à la vie professionnelle (SIVP)	581 (8,7 %)*	565 (11,6 %)	335 (7,2 %)
Contrat d'adaptation	4.515 (68 %)	2.111 (43 %)	2.272 (49 %)
Contrat de qualification	1.542 (23,2 %)	2.195 (45 %)	2.005 (43,5 %)
Total	6.638	4.871	4.612

* les pourcentages indiquent l'importance de chaque type de stage par rapport à l'ensemble des formations en alternance.

3.4.3. Les congés individuels de formation

Le congé individuel de formation (CIF) permet à tout salarié, quel que soit l'effectif de son entreprise, de suivre, à son initiative et à titre individuel, des actions de formation de son choix, indépendamment de sa participation aux stages compris dans le plan de formation de l'entreprise et sous réserve d'une autorisation d'absence de son employeur. Il est financé par une contribution obligatoire des entreprises employant 10 personnes et plus, à des organismes paritaires agréés. Début 1990, les partenaires sociaux ont décidé de l'augmentation de 0,10 à 0,15 % de cette contribution. La contribution totale au financement de la formation professionnelle restant fixée à 1,2 %, cette mesure diminue d'autant la contribution "Formation continue obligatoire" qui passe de 0,80 % à 0,75 %.

Le FONGECIF-Transports, organisme national et professionnel créé le 25 février 1983 à l'unanimité des partenaires sociaux pour financer les congés individuels de formation des salariés du transport routier et des activités auxiliaires du transport, de la navigation fluviale et des transports publics urbains, a poursuivi ses activités :

Nombre de congés individuels de formation pris en charge par catégorie

	1987				1988				1989			
	nombre de congés			nombre d'heures de formation	nombre de congés			nombre d'heures de formation	nombre de congés			nombre d'heures de formation
	H	F	Total		H	F	Total		H	F	Total	
ouvriers	630	26	656	118.747	666	40	706	140.720	427	52	479	124.727
employés	88	43	131	38.834	53	53	106	42.377	63	53	116	53.282
agents de maîtrise techniciens	32	9	41	23.148	35	14	49	13.780	25	19	44	22.445
ingénieurs et cadres	36	6	42	8.560	27	4	31	10.243	14	3	17	7.705
TOTAUX	786	84	870	189.289	781	111	892	207.128	529	127	656	208.163

Nombre de congés individuels de formation par type d'objectifs

	1987	1988	1989
adaptation et prévention	103	101	131
promotion	406	394	289
perfectionnement des connaissances	363	397	236
TOTAUX	872	892	656

La durée moyenne d'un CIF en 87 était de 217 heures, en 88 de 232 heures et en 89 de 317 heures.

Les bénéficiaires de cette augmentation du temps de formation se répartissent ainsi

	87	88	89	soit % entre 88 et 89
ouvriers	181 heures	211 heures	260 heures	+ 23 %
employés	291 "	388 "	459 "	+ 15 %
agents de maît.	710 "	281 "	510 "	+ 81 %
cadres	203 "	330 "	453 "	+ 37 %

Le coût moyen d'une prise en charge 89 est de Frs 57.200, alors qu'il était de Frs 32.922 en 87 et Frs 36.939 en 88, soit une augmentation de 55 % entre 88 et 89 et de 74 % entre 87 et 89.

Parmi les 656 prises en charge on remarque la répartition suivante dans les domaines de formation :

. domaine du Transport :	395	dont 213 pour les moins 10 salariés
. formations générales	45	(dont 36 pour les langues)
. formations industrielles et agricoles	34	
. formations activités de service	98	(dont 38 "informatique")
. formations gestion des entreprises	84	
	<hr/> 656	(dont 215 pour les "moins 10 salariés"

- Crédit-Formation "adultes" et CIF

L'extension aux adultes du crédit-formation est désormais possible ; elle se réalisera dans le cadre du CIF. Le crédit-formation sera réservé dans un premier temps aux salariés désireux d'acquérir une qualification professionnelle reconnue de niveau V (Principe de financement : 1 F. de l'Etat pour 1 F. des entreprises). Les Pouvoirs Publics et les entreprises verseront chacun 250 Millions en 1990, 500 Millions les 2 années suivantes); le dispositif permettra le doublement (de 25.000 à 50.000) du nombre de bénéficiaires des congés individuels.

En ce qui concerne le secteur des transports, quelques interrogations subsistent. D'une part, les salariés les plus demandeurs de CIF sont ceux de la tranche d'âge 25/35 ans qui ont, compte tenu de la durée de la scolarité obligatoire (jusqu'à 16 ans) pratiquement tous eu une formation de niveau V (mais tous n'ont pas obtenu de diplôme -CAP ou BEP-) : il y a donc peu de salariés de niveau VI qui demandent à en bénéficier. D'autre part, pour avoir droit au CIF, 2 années d'ancienneté dans la branche sont nécessaires, ce qui exclut beaucoup de chômeurs.

3.4.4. Le financement

a) fixation du taux de la taxe parafiscale destinée au développement de la formation professionnelle.

Un arrêté du 26 décembre 1989 paru au J.O. du 29 décembre 1989 a fixé les montants de la taxe parafiscale pour 1990. Une augmentation de près de 23 % - presque le double de l'année précédente (13 %) a été retenue par le gouvernement afin d'adapter les moyens de financement aux besoins de formation en constante progression.

b) Programme budgétaire d'aide à la formation professionnelle.

Le montant du soutien apporté par l'Etat, aux actions de formation pour l'année 1989 s'élève à 2.37.000 F.

Les orientations retenues sont les suivantes :

- Formation des conducteurs routiers à la sécurité
- Formation à l'utilisation des nouveaux outils de travail pour les conducteurs, les cadres et dirigeants (micro-informatique et télématique)
- Apprentissage des langues étrangères et maîtrise du vocabulaire technique du transport pour les conducteurs, les cadres et dirigeants).

A cet effet, 5 conventions ont été passées entre le Ministère des transports et les organismes de formation,

3 avec l'AFT sur :

- la formation de 35 responsables de sécurité d'entreprises
- la conception de supports pédagogiques pour la formation aux langues étrangères (anglais pour commencer)
- la formation complémentaire à la sécurité de 325 conducteurs "voyageurs" ;

2 avec PROMOTRANS sur :

- les formations intermédiaires, pour 110 conducteurs routiers, intégrant 2 modules spécialisés (commerce et informatique)
- la réalisation de 40 journées de formation des dirigeants à l'informatique.

3.4.5. L'accès à la profession : l'attestation de capacité

La directive européenne du 21 juin 1989, modifiant celle du 12 novembre 1974, a rehaussé le niveau de la capacité professionnelle, en exigeant un examen écrit, pouvant être organisé sous forme de questions à choix multiple. La transposition des dispositions communautaires dans la réglementation française est actuellement en cours. Le C.N.T. a donné son avis sur les projets de décrets relatifs à l'accès à la profession de transporteur (l'un pour les transports urbains et routiers non-urbains de personnes, l'autre pour les transports de marchandises) dans ses séances du 26 avril et du 10 mai 1990. L'organisation de l'examen d'attestation de capacité en deux épreuves, proposée par les organismes de formation professionnelle a recueilli l'approbation des commissions des transports de personnes et de marchandises. La première épreuve serait un questionnaire à choix multiple pour la vérification du "savoir", l'autre, également écrite, une étude de cas pratique de gestion pour la vérification du "savoir faire". La création d'une instance nationale de coordination chargée d'harmoniser le niveau des épreuves et assistée d'un comité technique pour l'élaboration et la gestion de la banque de données de Q.C.M., est à l'étude.

3.4.6. La formation des conducteurs routiers

On note une augmentation constante des effectifs totaux de candidats au C.F.P. qui s'adresse aux adultes, la filière "marchandises tous véhicules" étant la plus demandée (58 %) contre 29 % pour la filière "marchandises porteur 19 tonnes" et 13 % "voyageurs et marchandises porteur 19 tonnes". Les conducteurs formés par cette voie sont donc de plus en plus nombreux.

D'autre part, la 11ème commission professionnelle consultative a approuvé le référentiel et le règlement d'examen du BEP "conduite et services dans le transport routier". Cette filière de formation en deux ans doit être mise en place à la rentrée scolaire 1990-91. Elle débouchera soit sur le BEP, soit sur un CAP selon les degrés de réussite aux examens.

La licence de conducteur routier professionnel qui donne une qualification entre le permis de conduire et le CAP commence à donner de bons résultats puisqu'en 1988, date du début de la préparation, 116 conducteurs avaient suivi les stages organisés par l'AFT-FC et qu'en 1989 ils étaient 511.

Cette formation toutefois ne doit être considérée que comme un rattrapage destiné aux jeunes sortis du système scolaire sans diplôme (CAP ou BEP) ou aux conducteurs adultes désireux d'acquérir un complément de formation au-delà du permis de conduire.

L'objectif de l'Education nationale est en effet d'amener à l'horizon 2000, 80 % d'une classe d'âge au niveau de la classe terminale et à plus long terme de parvenir à porter au niveau V (CAP, BEP) le bagage minimum de sortie du système éducatif. Il existe d'autre part, au sein de la profession, une demande de plus en plus forte, non satisfaite, pour des conducteurs d'un niveau de qualification élevé. La formation doit viser en priorité ces objectifs, comme le préconisait le rapport du C.N.T. sur la formation des conducteurs routiers; et initier ces derniers à une langue étrangère, à la communication et aux relations humaines, à la téléinformatique et au secourisme.

La convention entre l'ANPE et la Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle, signée le 28 février 1989 pour le secteur des transports routiers et des activités auxiliaires du transport instaure des structures de concertation nationale et régionale entre les services de l'ANPE et les professionnels (employeurs et salariés) visant notamment à élargir l'expérience de collaboration positive menée conjointement en région parisienne (Antenne de Paris/La Chapelle) pour le recrutement et le placement des conducteurs sélectionnés par l'agence. Un groupe national de coordination est chargé d'assurer au niveau national le suivi et l'évaluation de cette convention et de remettre un rapport d'activité au Conseil d'administration de l'ANPE.

Ce groupe qui s'est réuni le 30 mai et le 21 novembre 1989, a notamment mis en place la structure de concertation pour la refonte des fiches du Répertoire Opérationnel des Métiers (ROME)

3.4.7. Les propositions tirées des études prévisionnelles réalisées dans le cadre du contrat U.F.T./Secrétariat d'Etat à la Formation professionnelle

Les résultats des 5 études ont été présentés à la presse le 19 janvier 1990 en présence de M. SOISSONS, Ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle et de M. SARRE, Secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux.

Le contrat doit être suivi, à partir des conclusions des études, de la signature d'engagements de développement de la formation professionnelle sur le plan national et régional au cours de l'année 1990.

3.4.7.1. Etude sur les emplois de la conduite des véhicules poids lourds horizon 2000

Cette étude a pour objet principal "l'identification de toutes les variables constitutives de l'environnement des emplois de conducteur poids lourd susceptible d'avoir des répercussions sur les pratiques professionnelles, et l'analyse de leurs effets sur les emplois et les qualifications".

L'enquête confirme l'atomisation du secteur des transports routiers de marchandises et la prédominance (85 %) des petites entreprises, souvent en position de sous-traitance par rapport aux grandes entreprises ou aux grands groupes. Elle confirme également que 75 % des conducteurs n'ont aucune formation et ne sont jamais "disponibles" pour suivre des stages.

L'étude aboutit aux conclusions suivantes :

- Les principaux facteurs d'évolution du métier de conducteurs sont constitués par l'ouverture des frontières en 1993, le développement de la logistique et des systèmes d'informatique embarquée, les liaisons par satellite entre un mobile et sa base, l'organisation en flux tendus et just in time, et les systèmes de relais et navettes.

- Deux catégories d'emplois de conducteurs sont les plus concernées par ces évolutions :

- les conducteurs qui travaillent dans des systèmes organisationnels sous contraintes fortes avec des normes strictes de temps ;

- les conducteurs qui ont de plus en plus d'activités annexes à la conduite en particulier d'activités commerciales et administratives.

Quantitativement, les 2 catégories représentent une faible proportion au regard de l'ensemble des emplois de conduite tenus par les conducteurs exerçant leur métier de manière traditionnelle.

Les pratiques de formation continue dans les entreprises sont peu développées, faute de disponibilité des conducteurs. Elles sont très variables au niveau des dépenses, du contenu et de la durée, ont lieu une fois pour toutes au moment de l'embauche d'un nouveau conducteur et ne s'intègrent pas toujours dans une politique de gestion des ressources humaines. Les formations en cours d'exercice du métier devraient être renforcées et repensées en fonction d'une analyse des dysfonctionnements du "système d'entreprise" et des "systèmes logistiques et transports" dans lesquels s'inscrit l'entreprise, ce qui suppose :

- une politique de recrutement avec identification des critères et des procédures (sélections, tests, type de conducteurs souhaités...);

- une politique d'intégration et de mise au travail (accueil, formation d'intégration, suivi...);

- une politique de formation s'appuyant sur un projet d'entreprise et une politique de gestion des ressources humaines.

- En ce qui concerne les dysfonctionnements (pertes de temps, difficultés relationnelles avec la clientèle), l'étude préconise la mise en place d'un véritable partenariat entre chargeurs, transporteurs, formateurs et clients, qui permettrait de traiter l'ensemble des problèmes par la mobilisation des moyens humains, pédagogiques et matériels des entreprises clientes, des entreprises de transport et des organismes de formation (la solution au dysfonctionnement lié à la faible maîtrise des langues étrangères est déjà largement engagée).

- En ce qui concerne les formations au moment de l'entrée dans le poste, l'étude préconise la reconnaissance et le développement de formations individualisées (déjà testées à l'Education Nationale et à l'A.N.P.E.).

L'élargissement des expériences actuellement menées pourrait déboucher sur une **"obligation commune européenne de compétences"** complémentaire du permis de conduire européen (la "licence de conducteur" constituant un point de départ intéressant).

Tous les acteurs de la branche devraient se mobiliser pour :

- reconnaître la nécessité d'une gestion prévisionnelle des qualifications au niveau de la branche (avec en perspective la branche européenne) ;
- développer les politiques de gestion prévisionnelles des ressources humaines au niveau des entreprises ce qui permettrait la constitution d'un réservoir de main-d'oeuvre qualifiée et éviterait les pratiques d'embauche au coup-par-coup peu satisfaisantes ;
- associer les partenaires sociaux dans les développements et les applications de ces principes avec pour objectif l'élévation du niveau de formation des conducteurs.

3.4.7.2. Etude sur les emplois spécifiques du transport, directement concernés par la perspective du marché unique européen

Elle porte essentiellement sur les emplois de **douanes** (25 % de l'effectif des entreprises) et de **transit** (16 % de l'effectif). Paradoxalement, les entreprises concernées, du fait de la situation économique favorable, pratiquent une politique de création d'emplois, y compris des emplois menacés à terme.

Selon les résultats de cette étude, menée auprès de 970 entreprises groupant 82.000 salariés (18.000 transport routier - 64.000 auxiliaires de transport), si la suppression totale des formalités douanières intra-communautaires intervenait aujourd'hui (enquête : "1992, c'est aujourd'hui"), le nombre d'emplois supprimés serait de 13.500 environ (soit 16,5 % de l'effectif).

Il convient toutefois de distinguer ces résultats suivant la taille de l'entreprise et suivant les fonctions assurées (principalement douane ou transit).

On peut prévoir :

- Pour les P.M.E. (- 500 salariés) sur un effectif total de 42.000 salariés environ 10.000 suppressions de postes soit 23,8 % de l'effectif.

Sur la fonction douane, le nombre de postes supprimés serait de 6.850 environ.

Sur la fonction transit, 1.200 environ.

- Pour les grandes entreprises (+ 500 salariés) sur un effectif total de 40.000 salariés, 3.500 suppressions de postes sont moins de 10 % de l'effectif.

Sur la fonction douane : environ 1.500 postes supprimés.

Sur la fonction transit : environ 1.500 postes supprimés.

La différence avec le total des postes supprimés se trouve dans les "autres fonctions".

La reconversion des personnels

- Dans les grandes entreprises, la diversité des emplois permet une certaine reconversion interne. Les risques de licenciement existent néanmoins et la mise en place d'une gestion prévisionnelle et préventive des emplois doit être rapidement définie.
- Dans les P.M.E., "les configurations de risques" face à 1993 sont très hétérogènes. Les formations de reconversion résulteront des analyses portant sur l'environnement des emplois menacés, environnement constitué par les autres emplois de l'entreprise (25 %) ou par les emplois de la zone géographique de l'entreprise (75 % de licenciements prévus).

On note l'absence d'anticipation des entreprises face à 1993. Or la mise en place d'un système de gestion prévisionnelle prend du temps, d'où la proposition d'inscrire l'ensemble des P.M.E. dans le dispositif L.I.G.E. (Ligne pour l'Innovation dans la Gestion de l'Emploi) dispositif d'aide financière du F.N.E. aux entreprises faisant appel à un conseil extérieur chargé de concevoir et mettre en oeuvre des actions préventives d'ajustement de l'emploi.

Le principe d'individualisation de la reconversion est à retenir (l'analyse des compétences et capacités pouvant être assurée par l'A.N.P.E., des cabinets spécialisés ou les organismes de formation de la branche).

o Sur certains sites de zones frontalières regroupant les entreprises dont l'existence et les emplois sont fortement menacés, tous les dispositifs visant au développement local seront utilisés (aide à l'installation d'entreprises nouvelles etc...).

Il convient de noter que la proportion de licenciements, comme formule qui sera retenue face à 1993, sera plus élevée pour les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial (85,3 %) que pour les autres (72,1 %).

3.4.7.3. Etude sur les agents de maîtrise du transport routier et des activités auxiliaires du transport

Cette catégorie professionnelle est, d'après l'échantillon étudié, proportionnellement plus importante dans les services d'exploitation (28,5 %), de manutention (30,5 %), administratifs (18 %) et atelier (16,5 %).

En exploitation, ils assument les fonctions de	chef d'exploitation, agent d'exploitation, déclarant en douane et agent de transit.
en manutention, celles de	chef de quai, chef d'équipe
en maintenance :	chef d'atelier, chef d'équipe
dans le service après vente :	chef de service
en comptabilité :	chef comptable, comptable principal, comptable
dans le service informatique :	analyste, programmeur, technicien en matériel informatique
à la direction :	secrétaire de direction, formateur d'entreprise, assistant études et projets.

50 % des agents de maîtrise des services administratifs et commerciaux ont un niveau supérieur ou égal au baccalauréat contre 30 % pour l'exploitation, 22 % pour l'atelier et 15 % pour la manutention, le reste ayant un niveau égal ou inférieur au B.E.P.. Mais le niveau de formation initiale n'est pas suffisant pour appréhender les qualifications des agents de maîtrise, il faut aussi prendre en considération le niveau de responsabilité, l'appartenance au service et l'effectif sous leur responsabilité.

Les thèmes de formation apparaissant comme essentiels sont le management des hommes et les mécanismes de la communication. Les agents de maîtrise classent également l'informatique parmi les plus importants. Ces éléments permettent de jeter les bases d'un tronc commun de formation.

Il est cependant primordial de tenir compte des deux populations d'agents de maîtrise, ce qui suppose deux démarches pédagogiques différentes :

- Les agents de maîtrise anciens (niveau C.A.P.) qui ont une grande compétence technique issue de l'expérience et une bonne connaissance du personnel ouvrier : ils doivent maîtriser de façon satisfaisante les outils méthodologiques et organisationnels de leurs fonctions et pour cela rechercher les moyens de formation complémentaires pour assurer leur rôle.

- Les nouveaux agents de maîtrise (niveau B.T.S. ou D.U.T.), qui ont une culture générale plus large, une plus grande aptitude à théoriser, et sont plus au fait des techniques : ils doivent prendre conscience de la nécessité de l'évolution des modes de relation et de prise de décision et rechercher par la formation les moyens d'assumer toutes leurs responsabilités dans ces domaines.

3.4.7.4. Etude sur la fonction commerciale dans la location de véhicules industriels

La pénurie de commerciaux dans ce secteur tenant au manque d'intérêt des jeunes pour la fonction commerciale et à la mauvaise image du transport a poussé les professionnels à demander cette étude.

Les propositions qui en résultent portent sur une meilleure information des jeunes et sur une offre de formation adaptée.

Outre, les formations spécialisées qui existent déjà (contrat de qualification pour les jeunes, (qui n'ont eu aucun succès), et stages de formation continue de "Vendeur conseil en location de véhicules industriels" - 2 fois 3 jours).

Il serait nécessaire :

- de développer une formation initiale de type école de vente avec stage obligatoire de 3 mois en entreprise ;

- de créer un stage long d'intégration de 4 à 6 semaines pour la formation de certains commerciaux nouvellement embauchés afin de rendre ces agents rapidement opérationnels.

La mise en oeuvre de ces mesures pouvant se faire par l'intermédiaire d'un groupe de coordination et d'action (à créer) qui pourrait s'appeler "Développement et promotion des formations à la vente dans la location" et serait placé sous l'autorité de la C.S.N.L.V.I..

3.4.7.5. Construction et mise au point d'un tableau de bord régional de l'emploi et de la formation dans les transports routiers et activités auxiliaires de transports

Le tableau de bord constitue l'outil de base indispensable pour connaître, comprendre et suivre les évolutions quantitatives et qualitatives de l'emploi.

les données recueillies doivent renseigner sur :

- les créations et disparitions d'entreprises (stock et flux) ;
- la population des salariés et ses caractéristiques (sexe, âge...) ;
- les flux de salariés (entrants et sortants) ;
- l'implication des entreprises dans les actions de formation ;
- les besoins prévisibles en qualifications (moyen terme) ;
- le fonctionnement du marché du travail.

C'est une étape importante dans la concertation des partenaires animés par la volonté d'amorcer une gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences dans le secteur des transports. La région Rhône-Alpes a été choisie comme cadre d'expérimentation.

3.5 NAVIGATION FLUVIALE

3.51. Formation des jeunes et apprentissage

Les effectifs sont en baisse par rapport à 1988, mais semblent se stabiliser. L'explication principale en est la baisse spectaculaire de la population batelière. La comparaison sur les deux dernières années sonne le tableau suivant :

	1988	1989
C.P.A.	12	8
1ère année	15	18
2ème année	24	12
TOTAL	51	38

Les résultats du CAP de la navigation fluviale à la session de juin 1989 ont été les suivants :

- Présentés : 24
- Reçus : 18
- Bénéficiaires de la pratique : 2

3.52. Brevet professionnel

La préparation à ce brevet est toujours suivie par quelques bateliers et se prépare par unités capitalisables. Aucun des candidats n'a pu recevoir en 1989 le brevet professionnel faute de réunir la totalité des unités.

Actuellement sept sont en cours de formation.

3.53. Formation des adultes

Perfectionnement des artisans bateliers

La fréquentation à ces stages est toujours assez soutenue au niveau d'une centaine d'artisans par année. Depuis sa création cette formation a accueilli :

	au 31/12/88	au 31/12/89
- inscrits	1.276	1.399
- titulaires de l'attestation	870	956
- en cours de formation	187	204

- En 1989: - 103 candidats se sont inscrits
- 86 artisans ont reçu l'attestation.

Formation continue des salariés

Concernant le personnel navigant, c'est l'organisme professionnel "FLUVIA" qui organise les stages de formation. Elle porte essentiellement sur les domaines techniques et les problèmes de sécurité (transport de matières dangereuses et tourisme fluvial).

"FLUVIA" en 1989 a assuré la formation d'environ 130 stagiaires.

3.6. TRANSPORTS AERIENS

(cf. document "Transport aérien" joint.

3.7. FORMATION DES CADRES DANS TOUS LES MODES

Comme chaque année, conformément à une décision de la commission sociale et de la sécurité du 11 mai 1988, à la suite du rapport du groupe de travail sur la formation des cadres et dirigeants, on trouvera ci-après un bilan des innovations en la matière.

Le développement des échanges, dont le taux de croissance est supérieur à celui de l'ensemble de l'économie, détermine un développement du secteur des transports et donc une demande de cadres. Cette demande est d'autant plus forte que la tendance générale est à l'augmentation de la qualification, singulièrement dans les transports, en retard sur d'autres activités à cet égard. Malheureusement, l'image de marque trop souvent déficiente du secteur, état de fait dénoncé par le C.N.T. dans son rapport en 1988, entravé encore, semble-t-il, le recrutement des cadres. De nombreux postes ne seraient pas pourvus, ou du moins pas dans des délais raisonnables.

Pour contribuer à améliorer cette image de marque et pour que soient formés les cadres dont les professions du transport ont un si urgent besoin, des initiatives ont été prises dans le passé, dont on connaît le succès. De nouvelles initiatives ont été enregistrées depuis la parution du précédent rapport de la Commission sociale et de la sécurité, en France (au niveau "bac +2" et au-dessus) et en Europe.

EN FRANCE

Niveau "bac +2" et "bac +3"

Au cours de sa réunion du 11 janvier 1990, la Commission professionnelle consultative "Transport et manutention" (XIème C.P.C.) a approuvé le référentiel et le projet d'examen du B.T.S. "Transport", centré sur l'exploitation des transports (9 h. sur 31 h. hebdomadaires). L'enseignement porte également sur l'économie, le droit, la gestion, l'informatique, les langues et l'expression française. Il comprend en outre 4 h. de travaux de synthèse.

La liste des I.U.T. s'est quant à elle enrichie de trois nouveaux établissements à la rentrée 1989 : Bordeaux, Chartres et Châlons-sur-Saône.

Il faut signaler également que l'Institut supérieur de préparations professionnelles, établissement consulaire de formation de la Chambre de commerce de Rouen, a demandé sa reconnaissance par le Ministère de l'éducation nationale (après avoir obtenu l'homologation du Ministère du commerce en 1986 avec effet rétroactif en 1981). Il dispense un enseignement de 3 ans pour l'option "Transport, distribution, logistique". Les professionnels participent à l'enseignement. La première année est consacrée à un enseignement assez général comprenant deux langues. La deuxième année, plus axée sur la formation commerciale, comporte un stage. La troisième année est presque entièrement consacrée à des disciplines touchant les transports et à un stage.

Les formations de troisième cycle

L'université de Paris-Val de Marne (Institut d'urbanisme de Paris) a créé un diplôme d'université "Gestion et exploitation des transports publics de voyageurs" avec l'appui de l'A.F.T. et de l'Union des transports publics (U.T.P.), ouvert à la rentrée 1989/90. Deux trimestres d'enseignement et un trimestre de stage sont prévus. Le niveau requis est bac + 4.

Enfin, l'école supérieure de commerce de Rouen a créé un "mastère" spécialisé en logistique et transports internationaux.

Par ailleurs, l'A.F.T., l'Institut portuaire d'enseignement et de recherche du Havre (I.P.E.R.) et le D.E.S.S. de transport et distribution de l'université Paris I ont signé un accord de coopération du type universités/entreprises. Cet accord vise à constituer un rôle d'enseignement et de recherche de niveau européen, rejoignant ainsi d'autres initiatives à l'échelon communautaire.

EN EUROPE

On doit mentionner d'abord une décision du Conseil du 18 décembre 1989 sur le programme EUROTENET, programme d'action visant à promouvoir l'innovation dans le domaine de la formation professionnelle résultant du changement technologique dans la Communauté.

Un projet français d'envergure européenne mérite également d'être cité, celui d'une école d'"euro-logisticiens" imaginé par le groupe AFT-IFTIM. Des contacts ont été pris avec l'école polytechnique fédérale de Lausanne. L'enseignement serait dispensé en anglais et destiné à des cadres supérieurs. La nouvelle école n'entrerait en activité que dans 3 ou 4 ans.

3.8. REMONTEES MECANIQUES

Les examens professionnels de conducteurs d'appareil sont toujours aussi nombreux :

	1988	1989
Candidats présentés	749	766
Candidats reçus	570	562

Les CAP préparés par l'Education Nationale (9 établissements) ne subissent pas de changement, ils correspondent tous à une préparation en 2 ans à l'issue de la 3ème. La transformation en BEP est à nouveau à l'ordre du jour.

Après une importante concertation il a été décidé de ne pas créer de baccalauréat professionnel spécialisé en remontées mécaniques mais d'utiliser celui de maintenance des systèmes mécaniques automatisés (MSMA), avec une application particulière aux remontées mécaniques. Une demi-section fonctionne ainsi à Saint Michel de Maurienne (Savoie).

Une formation de même niveau sous forme d'apprentissage est possible à Cluses (Haute-Savoie).

L'AFPA de Chambéry poursuit de son côté la formation de "Technicien d'Exploitation d'Appareil Débrayable" (TEAD) en sus de ses formations traditionnelles (agents de maintenance en stage long, et différents stages courts).

4ÈME 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 puisque n'entrent pas en ligne de compte les très nombreuses petites entreprises de transport routier : ils ne permettent donc pas de connaître la durée réelle du travail de certaines catégories comme celle des conducteurs routiers.

A ce propos, à la veille de l'ouverture du marché européen des transports, il importe de souligner à nouveau les différences des réglementations actuellement en vigueur dans chaque Etat-membre, en matière de transport routier, et de rappeler l'urgence de leur harmonisation.

Une étude "Réglementation du travail des conducteurs routiers en Europe", réalisée par l'OEST et la DTT, a confirmé que cette incohérence constituerait un problème majeur en 1992.

Les règlements communautaires n° 3820/85 et 3821/85 sont incomplets : s'ils traitent des temps de conduite et de repos dans les transports routiers, aucun d'entre eux ne prend en considération les autres temps que les conducteurs routiers passent au travail (ex : chargement - déchargement, etc...).

La situation en matière de durée du travail apparaît très disparate entre les différents pays-membres :

cette disparité est due d'une part à la présence ou à l'absence d'une réglementation nationale, ainsi qu'à l'origine du cadre qui régit les rapports sociaux (réglementaire ou conventionnel).

Elle est due d'autre part au manque d'homogénéité des définitions utilisées :

d'un pays à l'autre, la notion de temps de travail est fluctuante et considérée de manière plus ou moins large suivant que sont pris en compte ou non les temps annexes (coupures, attentes, temps à disposition). Large aux Pays-Bas, cette définition est étroite en Belgique.

En France, elle recouvre l'amplitude de la journée de travail, diminuée de la durée totale des coupures et des temps de repos et d'habillage.

Or cette notion est à la base de la détermination des rémunérations, du déclenchement de la comptabilisation des heures supplémentaires, des éventuels repos compensateurs.

Enfin, le plus souvent, ne sont concernés par les réglementations nationales que les salariés et non les travailleurs indépendants.

S'appuyant sur cette étude, et après avoir consulté les milieux sociaux professionnels, le gouvernement a estimé que la façon la plus adéquate pour parvenir à une harmonisation réelle, touchant également les salariés et les transporteurs artisans, consistait à compléter le règlement social existant en y regroupant sous l'appellation de "durée de travail" l'ensemble des temps d'activité des conducteurs routiers. C'est pourquoi, à l'issue de sa présidence des communautés européennes, la France a déposé auprès de la Commission un mémorandum en ce sens.

Cette réglementation devrait porter au minimum sur la durée hebdomadaire maximale de travail et la durée journalière maximale de travail.

Cette nouvelle notion globale, "somme des temps d'activités", intégrerait les temps énumérés au règlement 3821/85 § 15.3 soit temps de conduite - autres temps de travail - temps de disponibilité.

Pour le décompte de cette durée de travail, il est proposé de conserver les durées maximales retenues pour le temps de conduite dans le règlement 3820/85.

Ce nouveau règlement devrait s'appliquer intégralement dès son entrée en vigueur, nonobstant les dispositions nationales existantes, les Etats restant libres pour l'avenir d'adopter de nouvelles règles, accroissant les temps de repos ou restreignant les durées de travail.

4.1.2. Durée du travail dans les transports aériens

.cf. document "Transport aérien" joint.

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-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 fonctionnel des contrôleurs et adjoints de contrôle était de 283 fin 1989, celui du corps de l'inspection du travail (y compris les contrôleurs du travail) de 89. 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 a doté au début de l'année 1989 chaque Direction Régionale de l'Équipement d'un équipement micro-informatique destiné à la lecture et à l'analyse des disques de chronotachygraphe prélevés dans les entreprises par les services de l'Équipement. Cette application, dénommée LECADISC (Lecture et Analyse de Disques de Chronotachygraphe), a pour objectif de permettre aux agents de ces services d'effectuer l'ensemble de l'opération de contrôle, à savoir prélèvements de disques en entreprise, analyse de ceux-ci, suites à donner en cas d'infraction et de les aider ainsi dans leurs tâches.

LECADISC doit être installé progressivement dans les Directions Départementales de l'Équipement.

4.22 - Le niveau du contrôle

4.22.1 - Nombre d'entreprises contrôlées

	1985	1986	1987	1988	1989
- par les contrôleurs des transports terrestres	3.483	3.085	3.007	2.321	2.125
- par les inspecteurs du travail-transports	4.473	6.099	6.820	6.453	6.217
T O T A L	7.956	9.184	9.827	8.774	8.342

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

	1985	1986	1987	1988	1989
- sur route	233.826	244.477	230.715	292.145	244.368
- en entreprise	34.608	38.450	43.628	40.054	40.723

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

	1985	1986	1987	1988	1989
- sur route	467.652	488.954	461.430	584.290	488.736
- en entreprise	415.296	461.400	523.536	480.648	488.676

Le nombre de conducteurs étrangers contrôlés par les contrôleurs des transports et les inspecteurs du travail des transports a augmenté de 1983 à 1988. Leur part est en effet passée par rapport à l'ensemble des équipages contrôlés à 21 % en 1987. Elle a légèrement diminué en 1989 en étant de 19 %.

4.23 - Infractions constatées

Le tableau des infractions constatées ne pourra être fourni cette année en raison de l'informatisation en cours du système statistique.

4.24 - Sanctions prononcées

4.24.1 - Montant des amendes

Les amendes connues prononcées en 1989 se répartissent comme suit :

- 15,2 % inférieures à 160 F
- 37,8 % entre 160 F et 600 F
- 47 % égales ou supérieures à 600 F

Les chiffres portent sur 10 898 amendes prononcées.

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

4.24.2 - Immobilisation

Il a été procédé à 4 648 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 1989 à l'encontre des conducteurs étrangers, il ressort que le pourcentage de consignations prélevées par rapport aux infractions constatées est de 81,3 %.

4.25 - La directive n° 88-599 du Conseil des Communautés Européennes du 23 novembre 1988

Cette directive, dont les dispositions sont entrées en vigueur le 1er janvier 1989, fixe le niveau minimal des contrôles sur route et en entreprise que doivent organiser les Etats-membres de la CEE pour faire respecter les règlements CEE n° 3820/85 et 3821/85. Chaque Etat-membre doit contrôler au minimum :

1 % des jours de travail effectués par les conducteurs de véhicules soumis auxdits règlements dont 15 % du nombre total de jours ouvrables sur la route et 25 % dans les entreprises.

La directive décrit également l'organisation des contrôles et spécifie les normes à contrôler.

Enfin elle demande aux Etats-membres d'effectuer deux fois par an au minimum des contrôles concertés et coordonnés sur route. Des contacts ont donc été pris dès 1989 avec tous les pays limitrophes de la France en vue de l'organisation de ces contrôles. Certains ont déjà eu lieu en liaison avec la Belgique, le Luxembourg et la République Fédérale Allemande.

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 1990, fondées sur les risques réels de chaque tranche d'activité (tarification collective).

(arrêté du 27 décembre 1989, paru au J.O. du 30 décembre 1989).

Dans l'ensemble ces taux restent stables par rapport à 1989 : transports routiers associés (5,3) transports routiers de marchandises (8,1) transports routiers de voyageurs (3,3) commissionnaires de transport routier (2,4) remontées mécaniques (3,3).

On doit cependant noter :

- une **hausse** importante du taux de cotisations applicables au chargement et déchargement de marchandises dans les ports fluviaux (6,7 à 11,6), qui résulte essentiellement du coût élevé de deux accidents graves survenus en 1988 dans la région de Dijon.

Par ailleurs, à ce risque 7405-1, a été rattaché celui concernant les "entrepôts, docks et magasins généraux reliés à une voie d'eau" (précédemment 7307-0).

- une **baisse** non moins considérable du taux de cotisations applicable au personnel auxiliaire de la S.N.C.F. (4,9 à 3,4) qui retrouve pratiquement son niveau de 1985 (3,3) ; en réalité, afin de corriger une mauvaise appréciation des masses salariales, le taux avait déjà été réajusté à 3,5 courant 1989 (arrêté du 27 juillet 1989).

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 a) compare les accidents du travail survenus dans les principales branches d'activité de 1981 à 1988.

Depuis une dizaine d'années on enregistre une baisse des accidents du travail. En 1987 un léger renversement de tendance s'était effectuée concernant les accidents mortels. En 1988, tous les indicateurs sont en hausse. Plus nombreux, les accidents ont été aussi plus graves : le taux de gravité des incapacités temporaires, comme celui des incapacités permanentes augmente.

Le nombre de journées perdues croît de 7,40 % pour une hausse de la population salariée de 3,35 %.

Le tableau 17 II b) permet de comparer en 1988 la situation du secteur "transport et manutention" par rapport à celle d'autres secteurs d'activités, comme celui du "bâtiment et travaux publics", particulièrement responsable de cette aggravation globale.

Toutefois, on peut noter que les transports restent un "section à risques" important : il conserve un très mauvais classement, tant en ce qui concerne la fréquence que les taux de gravité des incapacités temporaires et permanentes.

Compte tenu du nombre de salariés dans chacun des deux secteurs "Bâtiment et travaux publics" et "transports et manutention", le nombre de décès est équivalent.

4.3.2. Les statistiques des accidents du travail établies par la Caisse nationale d'assurance maladie font l'objet du tableau n° 18. La tendance très nette, amorcée en 1988, d'un accroissement des accidents de toutes natures, se confirme en 1989, sans atteindre toutefois le niveau de 1980, année prise en référence. La comparaison avec les statistiques fournies par la S.N.C.F. (Tableau n° 19) permet de constater que le nombre des accidents est toujours beaucoup plus important dans les transports routiers. Toutefois en 1988, le taux d'accidents mortels dans les transports routiers de voyageurs (0,012) reste très voisin du taux d'accidents mortels indiqué par la S.N.C.F. (0,011).

4.3.2.1.- A la R.A.T.P.

A la R.A.T.P., de 1974, première année prise en considération par le Comité social à 1986, on avait noté une nette amélioration du pourcentage des accidents avec arrêt rapportés à l'effectif moyen annuel : de 7 % il était passé à 5 %.

Mais ce pourcentage évolue à présent dans un sens défavorable : 5,21 % en 1987 ; 5,24 % en 1988 (effectif : 39.768 ; accidents : 2085) et 5,93 % en 1989 (effectif : 39.745 ; accidents : 2357).

On n'a déploré aucun accident mortel en 1982 - 1984 - 1986 - 1987 - 1988 et 1989.

4.3.2.2.- A la S.N.C.F. (Tableau 19)

Le nombre d'accidents du travail a encore baissé en 1989 ; mais le nombre d'accidents mortels est resté à un niveau élevé particulièrement à la fonction "Équipement" (équipes travaillant sur les voies).

La formation du personnel d'encadrement à la recherche des causes des accidents par la méthode de l'arbre des causes a été engagée sur l'ensemble des régions.

4.3.2.3.- Dans le secteur des transports terrestres hors S.N.C.F. et R.A.T.P., on relève 24.001 accidents avec arrêt du travail en 1988 contre 22.603 en 1987, 21.881 en 1986, soit 8,20 % de l'effectif considéré au lieu de 8,47 %.

Les accidents sont relativement plus fréquents dans les transports de marchandises. La tendance générale des deux secteurs est à la diminution. Le nombre d'accidents mortels en transport de voyageurs est passé de 10 à 9. Il est de 119 au lieu de 130 dans le secteur des transports de marchandises.

4.3.2.4.- Dans le secteur des remontées mécaniques, on note une augmentation considérable du nombre des accidents graves, passé de 64 à 91*.

* A ce propos le S.N.T.T. a tenu à apporter les précisions suivantes :
"Il convient d'abord d'observer que les statistiques fournies par la CRAM ne peuvent pas correspondre à la réalité : la baisse des effectifs de 11,5 % de 1987 par rapport à 1986 ne correspond pas à une activité en expansion, et la hausse de 23 % observée en 1988 est parfaitement exagérée. Il y a certainement des transferts partiels d'effectifs, et donc d'accidents (?) d'une année sur l'autre.
Dans ces conditions l'augmentation des accidents graves est certainement moins importante qu'il n'y paraît et on ne peut plus rien dire sur les accidents avec arrêt dont le taux apparent baisse."

4.3.2.5.- Dans le secteur des transports fluviaux, on note une diminution des accidents graves (18 au lieu de 33), mais 2 accidents mortels - une stabilité des accidents avec arrêt (147 au lieu de 142 en 1987 mais 238 en 1985).

4.3.2.6.- Comparé à l'ensemble du secteur "transport et manutention", le secteur des transports de marchandises connaît des taux d'accidents plus élevés (9,84 au lieu de 8,04) pour les accidents avec arrêt ; 1,19 au lieu de 0,94 pour les accidents graves ; 0,057 au lieu de 0,028 pour les accidents mortels.

4.3.2.7.- Si l'on compare en 1988 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 plus arrêt	5,01	10,45	3,53	10,69
Accidents graves	0,49	1,32	0,41	1,45
Accidents mortels	0,00808	0,063	0,020	0,18

Le taux des accidents de travail mortels chez les "routiers marchandises" reste toujours près de 10 fois supérieur à la moyenne nationale.

4.3.2.8.- L'évolution dans les mêmes secteurs entre 1987 et 1988 a été la suivante :

	toutes activités	routiers marchandises	routiers voyageurs	fluviaux marchandises
accidents plus arrêt	+ 4,13 %	+ 7,68 %	+ 2,58 %	- 2,47 %
accidents graves	+ 8,61 %	+ 18,83 %	...- 7,14 %	- 42,8 %
accidents mortels	+ 10,76 %	- 5,15 %	non significatifs	

On constate la forte augmentation des accidents graves chez les "routiers marchandises".

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

4.3.3.1. - La S.N.C.F.

Le texte suivant, établi par la S.N.C.F., fait le bilan des actions engagées dans le domaine de la sécurité des circulations :

Un bilan après un an d'exécution du programme de sécurité décidé par la SNCF en novembre 1988; une présentation des grands axes de la politique de sécurité de l'entreprise : ce sont les deux objectifs d'un document d'une cinquantaine de pages sur l'amélioration de la sécurité des circulations, récemment examiné par le comité central d'entreprise et par le conseil d'administration. Ce document a été distribué à tous les chefs d'établissement. Nous en donnons ci-dessous quelques extraits, sans prétendre en exprimer l'intégralité.

La politique de sécurité

La sécurité des circulations met en jeu :

- les équipements ferroviaires (matériel roulant, installations fixes);
- les règles et procédures;
- les hommes, chargés de la mise en oeuvre mais également de la conception et de la maintenance de ces règles et équipements.

Le niveau de sécurité dépend non seulement de l'excellence atteinte dans chacun de ces trois domaines, mais aussi de la qualité des relations qui s'établissent entre eux. L'homme joue un rôle considérable dans tout cet ensemble.

Quatre orientations permettront de nouveaux progrès dans le niveau de sécurité du domaine ferroviaire. Les quatre orientations, développées par ailleurs, comprennent la recherche d'une meilleure fiabilité du système homme-machine, la réduction des conséquences des défaillances, le développement des automatismes et des équipements d'assistance et l'amélioration et la protection des équipements ferroviaires.

Pour la mise en oeuvre des mesures nouvelles, la SNCF utilise l'expérimentation et associe les acteurs de la sécurité aux réflexions

Une meilleure fiabilité du système homme-machine

Pour avoir une meilleure connaissance du comportement de l'homme dans son milieu de travail, la SNCF a créé en 1989 une cellule "facteurs humains", au sein de la direction du personnel, chargée de coordonner les études, d'établir des relations avec les organismes de recherche et de diffuser les connaissances en ce domaine dans toute l'entreprise.

Le management de la sécurité est en cours de rénovation. La qualité de la relation hiérarchique est un des points essentiels de la motivation des hommes et donc du niveau de sécurité. Les contrôles de sécurité doivent être organisés, pédagogiques, avec des observations quotidiennes, en "temps réel" et non pas seulement à posteriori sur documents.

Une gestion par objectifs, avec des contrats objectifs-moyens, sera étendue en 1990 à tous les niveaux de l'entreprise. Cette gestion par objectifs s'appuiera sur des audits réalisés par les inspections de sécurité régionales et nationale.

Une formation décentralisée et adaptée à chacun

La formation, pour être plus efficace, doit mettre l'accent sur l'identification des situations, la détermination des procédures à appliquer, l'acquisition de gestes réflexes et l'entraînement aux situations d'urgence. L'organisation des formations doit être décentralisée vers les établissements, où elle peut mieux être adaptée au cas de chacun.

Le développement d'outils pédagogiques performants enrichit depuis quelques années la formation avec un entraînement aux situations concrètes. Il s'agit notamment des simulateurs. Dans le domaine de la conduite, huit sont déjà utilisés et une vingtaine seront livrés en 1990. Les écoles régionales Transport disposeront début 1990 d'un outil de simulation en voie unique. Pour l'enseignement assisté par ordinateur, l'équipement des régions en micros-ordinateurs sera terminé en 1990.

La tenue de poste de sécurité implique la reconnaissance des aptitudes. Le service de psychologie appliquée améliore ses techniques d'évaluation, qui sont à la disposition des chefs d'établissement. Les règles d'habilitation des opérateurs de sécurité de la fonction Equipement devraient évoluer au cours du premier trimestre 1990.

Le retour d'expérience

La SNCF met en place un système de "retour d'expérience", qui permet d'améliorer la prévention en partant d'une connaissance réaliste des actions de sécurité. Le "retour d'expérience" s'appuie sur un vaste recueil d'informations, comprenant notamment les facteurs humains, sur tous les faits liés à la sécurité ("presque incident", ...). Les sources de remontée d'informations doivent être diversifiées : certains circuits doivent respecter l'anonymat, les systèmes de prises d'information seront développés. Ainsi, un enregistreur statique, destiné à remplacer les bandes graphiques actuelles des engins moteurs, est en cours de test.

Il faut ensuite assurer un traitement performant des informations recueillies. Ce traitement comprend l'analyse des incidents par les commissions de sécurité, régionales et centrale, en liaison avec les spécialistes de la cellule "facteurs humains" de la direction du Personnel.

Une nouvelle architecture pour la réglementation sécurité

Une nouvelle architecture de la réglementation est recherchée. Elle vise à séparer les principes généraux et les règles juridiques, les mesures d'application, les directives destinées à l'encadrement et la formation professionnelle. Une première application expérimentale concernera, début 1990, l'articulation des prescriptions techniques et réglementaires pour les mécaniciens. Les règlements actuels continuent d'être simplifiés par des modifications ponctuelles, ou adaptées. Ce sera le cas prochainement du règlement S9A, pour la protection des travaux sur les voies.

La réduction des conséquences d'une défaillance humaine

Malgré l'amélioration de la fiabilité du système homme-machine, la défaillance humaine ne peut totalement être évitée. Pour garantir la sécurité, la SNCF a défini des redondances, des boucles de rattrapage.

L'entreprise a procédé à un examen des boucles de sécurité existantes ou à créer éventuellement. A titre d'exemple, le Transport mettra en oeuvre en 1990 un enclenchement de sens pour les voies uniques temporaires (interdisant physiquement l'expédition de deux circulations de sens contraire sur une même voie). Le Matériel a renforcé les procédures d'élaboration des règles de maintenance. L'Équipement va améliorer les documents de travail destinés aux agents.

Pour améliorer l'ergonomie des cabines de conduite, sur les engins moteurs non encore équipés, les commandes électriques de frein remplaceront progressivement les robinets pneumatiques.

Le développement des automatismes et des équipements d'assistance

Les automatismes et les équipements d'assistance permettent également de pallier les défaillances humaines. L'introduction de l'électronique et de l'informatique a augmenté considérablement leur fiabilité, qui dépasse maintenant largement celle de l'homme. L'ensemble de ces programmes nécessite un investissement de l'ordre de 2,3 milliards de francs en 1990 et en 1991, auquel s'ajoutent les investissements de sécurité des lignes TGV.

Le point sur le programme sécurité 1988

L'installation du système de contrôle de vitesse par balise débuté en 1990, s'étendra jusqu'en 1994. Il concerne 3.500 signaux, 3.600 engins moteurs et 750 limitations temporaires de vitesse. Les premières lignes équipées seront Paris-Le Havre, Paris-Lyon-Marseille, Paris-Tours-Bordeaux et Le Mans-Nantes.

La SNCF envisage d'appliquer le système SACEM (qui équipe actuellement la ligne A du RER) à la ligne C du RER dans Paris. La réalisation d'un prototype de Z2N équipé de SACEM a été décidée.

Des dispositifs simplifiés de contrôle de vitesse ont été installés début 89 pour les signaux d'accès des gares souterraines de Paris-Nord, Paris-Austerlitz et Roissy, ainsi que sur 17 signaux de la ligne C du RER (dans Paris). Un dispositif d'arrêt automatique des trains en cas de franchissement d'un signal carré fermé équipe 25 signaux de la ligne C du RER. Il sera étendu en 1990 à la partie nord des lignes B et D du RER. Un système dirigeant les trains en survitesse vers une voie libre à quai en gare de Paris-Lyon Banlieue sera mis en service début 1990.

L'installation d'un asservissement traction-freinage sur 2.600 engins moteurs anciens a été terminée à l'été 89 (le matériel récent est équipé d'origine). Un asservissement plus performant est à l'étude. Ces mêmes engins seront équipés progressivement d'un système coupant l'effort de traction en cas de freinage d'urgence.

Des expérimentations sur l'amélioration du signal d'alarme avec interphonie sont en cours sur Z2N et Z5300. Un dispositif de test de fonctionnement du frein depuis la cabine de conduite est à l'étude, ainsi qu'un système de surveillance de la pression d'alimentation de la conduite générale.

Poursuite des programmes d'équipement antérieurs

18 postes d'aiguillages modernes seront mis en service en 1990. Environ 1.100 kilomètres de lignes sont équipées d'installations permanentes de contresens.

Chaque année, le block automatique est installé sur 275 kilomètres de lignes de double voie, ainsi que sur certaines voies uniques. Sont ainsi concernées en 1990, Limoges-Roumazières, Vertaison-Thiers, Niversac-Larche et Saint-Denis près Martel-Viescamp, soit 209 km.

Ainsi, plus de 3.800 km de voie unique disposent d'un block, manuel ou automatique. Les autres voies uniques (4.090 km) sont équipées de CAPI.

La radio sol train est implantée sur 1.200 km en moyenne chaque année. Fin 1989, plus de 6.500 km de lignes et plus de 3.500 engins moteurs sont équipés. Par ailleurs, la qualité des liaisons sera améliorée, notamment dans la région parisienne, à Lyon et à Marseille, par une implantation plus dense. De plus, près de 200 postes supplémentaires seront installés dans les gares.

L'amélioration et la protection des équipements ferroviaires

La sécurité des circulations nécessite également une plus grande protection du système ferroviaire vis-à-vis de son environnement, ainsi que la création d'infrastructures complémentaires en banlieue parisienne, sur des sections de lignes proches de la saturation.

Un programme de mise en place de protection vis-à-vis des chutes ou des chocs possibles de véhicules routiers concerne plus d'une cinquantaine d'ouvrages d'art.

Des études sont en cours sur la protection des organes de sécurité du matériel roulant visibles et accessibles par le public, ainsi que sur l'inviolabilité des cabines de conduite, avec des applications en 1990 pour ce dernier point.

Les mesures destinées à renforcer la sûreté des personnes contribuent également à la sécurité des circulations, en limitant le vandalisme.

Enfin, le renforcement de la sécurité aux passages à niveau s'appuie, entre autres, sur l'amélioration des conditions de reprise de gardiennage des passages à niveau à signalisation automatique lumineuse.

Plusieurs infrastructures nouvelles seront construites en région parisienne, au cours des cinq ans à venir, pour améliorer la sécurité en supprimant des goulets d'étranglements proche de la saturation. Citons, par exemple, la suppression du tronçon commun entre les voies Paris-Pontoise et Paris-Montsoult, dans la banlieue de Paris-Nord, et la construction d'un tunnel entre la gare de Châtelet-Les Halles et la gare de banlieue de Paris-Lyon.

4.3.3.2. Conventions nationales d'objectifs

Un certain nombre de conventions d'objectifs ont été signées entre des caisses régionales de sécurité sociale et assurance maladie et certains secteurs professionnels dont les loueurs de véhicules industriels, les entreprises de déménagement, de téléphériques et téléskis et de transport de déchets.

A titre d'illustration, on trouve ci-après les caractéristiques de certaines d'entre elles.

CONVENTION NATIONALE D'OBJECTIFS BRANCHE TRANSPORTS

CHAMP D'APPLICATION

Concerne les entreprises de moins de 300 salariés inscrites sous les numéros de risque du C.T.N. 12 (Sécurité Sociale) :

- | | |
|--|---|
| - 6991.0 : Transports routiers associés | - 6925.0 : Location de véhicules industriels avec chauffeur |
| - 6991.1 : Transports routiers de marchandises | - 6925.1 : Location de véhicules sans chauffeur |
| - 6911.2 : Transports par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants | |

PRIORITES

- Amélioration de la sécurité d'utilisation des véhicules en veillant, au minimum, au respect des normes en vigueur concernant ces véhicules et leurs équipements.

Au niveau des véhicules acquis ou aménagés durant la convention, obtenir :

- . de meilleurs accès à la cabine, au plateau et à la partie supérieure des carrosseries (dômes citernes notamment)
 - . le bâchage, débâchage depuis le sol ou le plateau
 - . une meilleure ergonomie du poste de conduite
 - . une plus grande sécurité de freinage
- Intégration de la prévention dans les mentalités et les comportements :
 - . par la gestion du régime des accidents du travail, le respect des règles relatives au temps de travail, de conduite et de repos, le respect des règles relatives au CHS,CT et aux délégués du personnel et en cas de "constat de carence" la création dans l'entreprise d'une fonction "sécurité du travail"
 - . par la formation et la sensibilisation du personnel aux problèmes de sécurité en ce qui concerne la conduite, l'accès au véhicule, l'arrimage, la manutention des marchandises, le déplacement du salarié autour du véhicule à l'arrêt et également aux problèmes d'hygiène alimentaire
 - . par la mise en place d'un entretien régulier et de qualité des véhicules industriels et des pneumatiques

FINANCEMENT

Montant des avances :

Elles peuvent se cumuler jusqu'à concurrence d'une valeur de 5.000 F/salarié présent au moment de la signature du contrat :

- . sur moyens matériels
 - 5.000 F par véhicule aménagé
 - 4.000 F par véhicule neuf acquis équipé
- . sur la formation et la sensibilisation à la sécurité et l'hygiène
 - 50 % du coût de la formation
- . sur la diminution régulière de l'indice de fréquence par rapport à celui Fm enregistré en moyenne les 3 années précédant la signature du contrat
 - Avance = $F \times S \times N$
 - S coefficient entre 40 et 60 suivant valeur de Fm
 - N nombre de salariés présents

DATES

Entrée en vigueur : 8 MAI 1989

Durée : TROIS ANS renouvelable éventuellement pour un an

CONVENTION NATIONALE D'OBJECTIFS
DEMENAGEMENT ET GARDE-MEUBLE

CHAMP D'APPLICATION

Concerne les entreprises de moins de 300 salariés inscrites sous le numéro de risque (sécurité Sociale) :

- 6924.0 : Déménagement et garde-meuble

PRIORITES

- Mise en oeuvre de moyens de manutention mécanisés conformes (monte-meuble, hayon élévateur), acquisition, aménagement.
- Formation du chef d'entreprise et des salariés à la prévention

FINANCEMENT

Jusqu'à concurrence de 4000 F/salarié.

- Matériels conformes :
 - . monte-meuble neuf 15 000 F
 - . aménagement d'un monte-meuble 10 000 F
 - . hayon élévateur 4 000 F
- Formation : 50 % du coût sur devis selon le programme retenu.

DATES

Entrée en vigueur : 9 NOVEMBRE 1989

Durée..... : TROIS ANS

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

Les deux tableaux suivants, établis par l'Observatoire National de sécurité routière présentent le bilan de l'année 1989 par rapport à 1988.

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Année 1989	170 590	10 528	55 086	180 913	235 999
Année 1988	175 887	10 548	58 172	185 870	244 042
Différence	-5 297	-20	-3 086	-4 957	-8 043
Pourcentage	-3,0%	-0,2%	-5,3%	-2,7%	-3,3%

Ainsi que celui des six dernières années :

ANNEES	ACCIDENTS CORPORELS		TUES		BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES	
	Nombre	Evo- lution	Nombre	Evo- lution			Nombre	Evo- lution
1984 (1)	199 454		11 525		71 063	211 422	282 485	
1985	191 096	-4,2%	10 447	-9,4%	66 911	203 834	270 745	-4,2%
1986	184 626	-3,4%	10 961	+4,9%	63 500	195 515	259 015	-4,3%
1987	170 994	-7,4%	9 855	-10,1%	57 902	179 736	237 638	-8,3%
1988	175 887	+2,9%	10 548	+7,0%	58 172	185 870	244 042	+2,7%
1989	170 590	-3,0%	10 528	-0,2%	55 086	180 913	235 999	-3,3%

(1) Estimation à partir de fichiers incomplets

Ce bilan confirme la tendance à la baisse continue enregistrée depuis 10 ans, malgré les résultats de 1988. Ce n'est qu'en remontant à 1962 que l'on retrouve des résultats aussi favorables.

Toutefois, la relative stagnation du nombre de tués, jointe à la forte diminution du nombre des accidents corporels, montre une augmentation de la gravité : celle-ci n'a jamais été aussi élevée : 6,2 tués pour 100 accidents corporels (contre 6,0 en 1988 et 5,8 en 1987).

Pour apprécier ces résultats, il convient de tenir compte d'une augmentation de la circulation de 6 % sur le réseau national (c'est-à-dire un doublement en 12 ans).

Si l'on compare la situation de la France par rapport aux autres pays d'Europe, on doit admettre que notre pays doit être considéré comme "dangereux" avec 19,4 tués pour 100.000 habitants, certes moins que le Portugal (30,4) mais proche de l'Espagne (19,6) et de la Belgique (19,5) et bien plus que la R.F.A. (13) et la Grande Bretagne (9,4).

Une étude conjointe SETRA-CSTR, réalisée à partir des données du fichier national des accidents corporels tente de définir les indicateurs de sécurité pour la période de 1983 à 1988 en fonction des différentes catégories de réseaux et des différents types d'accidents : elle a notamment dressé le tableau suivant sur la gravité des accidents.

Gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents)

	Accidents avec VL	Accidents avec piétons	Accidents avec 2 roues	Accidents avec PL	Ensemble des accidents
Autoroutes concédées	11,83	42,22	13,15	20,22	14,70
Autoroutes non concédées	4,80	27,76	6,69	11,39	6,62
Routes nationales	14,49	32,90	14,58	27,38	17,10
Chemins départementaux	11,19	19,66	10,33	18,24	11,90
Petites agglomérations	6,43	10,16	5,26	14,61	7,07
Grandes agglomérations	1,80	3,07	1,72	6,87	2,16
Ensemble	6,09	5,26	3,61	15,07	5,74

Le tableau 20 a) permet de suivre l'évolution en 1989 du nombre des accidents corporels, des blessés et des tués, selon les statistiques de la gendarmerie nationale.

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, comme l'année précédente, une très légère diminution en valeur relative des implications des usagers de voitures de tourisme, sauf pour les tués (61,8 en 1989 contre 61,0 en 1988) - blessés graves : 54,45 contre 54,8 - blessés légers : 61,36 contre 62,05. En valeur absolue, on note 6.513 conducteurs ou passagers tués contre 6.437 en 1988 (+ 1,18 %), 29.997 blessés graves contre 31.915 (- 6 %), 111.009 blessés légers contre 115.346 (- 3,75 %).

Pour les véhicules utilitaires, le nombre des accidents corporels est légèrement moins important : 8.946 contre 9.024 en 1988. Leurs pourcentages d'implication, sauf pour les tués : 4,56 en 1988 et 4,40 en 1989, s'accroissent : blessés graves 3,36 en 1988 et 3,48 en 1989, blessés légers 3,54 en 1988 et 3,63 en 1989.

L'évolution, en valeur absolue pour chaque catégorie de véhicule entre 1988 et 1989 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 1989, 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. C.R.S.

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 1989 3.358 accidents (227 tués, 500 blessés graves - 4.809 blessés légers) contre 3.186 accidents en 1988 (232 tués - 493 blessés graves - 4.293 blessés légers).

Les accidents dans lesquels un "poids lourd" au moins est impliqué représentent 15,60 % des accidents constatés en 1989 (contre 16,35 % en 1988) et 27,31 % des tués (contre 29,74 % en 1988) :

1989 : 524 accidents	(tués : 62 (blessés graves : 90 (blessés légers : 687
1988 : 521 accidents	(tués : 69 (blessés graves : 112 (blessés légers : 645

Les accidents dans lesquels est impliqué au moins un "véhicule léger" représentent 86,30 % de l'ensemble en 1989 (contre 85,34 % en 1988).

1989 : 2.898 accidents	(tués : 191 (blessés graves : 429 (blessés légers : 4.347
------------------------	---

4.4.2.2. - Police urbaine

Les statistiques de la Police urbaine qui couvrent 95 départements plus les DOM-TOM ont dénombré 2.439 tués en 1989 (2.398 en métropole) contre 2.450 en 1988, soit une diminution de 0,44 %.

Le nombre des blessés a également diminué : 125.160 en 1989 (123.217 en métropole), contre 129.947 en 1988 (127.921 en métropole).

Les tableaux ci-après donnent la répartition selon les catégories d'usagers. Notons simplement qu'en ce qui concerne les transports en commun, les tués sont passés de 3 en 1988 à 5 en 1989. Le nombre de blessés a augmenté de 18,30 % (782 en 1989 contre 661 en 1988).

Tués - Ensemble des 95 départements + DOM/TOM

CATEGORIES	1988	1989	différence	pourcentage
occupant des V.P.	1.072	1.106	+ 34	+ 3,17
piétons	681	649	- 32	- 4,69
deux-roues	645	644	- 1	- 0,15
poids lourds (1)	41	35	- 6	- 14,63
autres usagers	11	5	- 6	- 54,54
TOTAL	2.450	2.439	- 11	- 0,44

Blessés - ensemble des 95 départements + DOM/TOM

CATEGORIES	1988	1989	différence	pourcentage
occupant des V.P.	68.067	64.626	- 3.441	- 5,32
piétons	21.290	20.264	- 1.026	- 4,81
deux-roues	38.001	37.504	- 497	- 1,30
poids lourds (1)	2.269	2.421	+ 152	+ 6,69
autres usagers	320	345	+ 25	+ 7,81
TOTAL	129.947	125.160	- 4.787	- 3,68

(1) Dans la rubrique poids lourds sont comptabilisés : les véhicules utilitaires PTC inférieurs à 3,5 T (16 tués en 1989 contre 23 en 1988 - 1 032 blessés en 1989 contre 1 038 en 1988) ; les véhicules de transports en commun (5 tués en 1989 contre 3 en 1988 - 782 blessés en 1989 contre 661 en 1988) ; les poids lourds avec ou sans remorque et tracteurs seuls (14 tués en 1989 contre 15 en 1988 - 607 blessés en 1989 contre 570 en 1988).

4.4.3. Les tableaux 20 c) et 20 e) sont tirés de la statistique annuelle de la circulation pour l'année 1989, 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 1986.

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

- une augmentation du taux de responsabilité directe présumée des conducteurs d'automobiles (+ 0,7), de tracteurs routiers (+ 0,6), de véhicules de plus de 3,5 T (+ 1). Il en est de même pour les véhicules utilitaires de 1,5 T à 3,5 T (+ 0,7) et les transports en commun (+ 0,6)

- une réduction de celui des bicyclettes (- 0,6) et, surtout, de celui des piétons (- 1,8)

- 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 transport en commun reste toujours le plus faible (31,3 en 1989, 30,7 en 1988, 31,5 en 1987, 30,2 en 1986)

- le taux de responsabilité directe présumée des piétons et des bicyclettes sont les seuls cette année qui continuent à décroître (48,1 au lieu de 49,9 en 1988 pour les piétons et 54,6 au lieu de 55,2 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 accru.

Le tableau 20 d) permet de comparer les chiffres des victimes et des tués de 1988 avec ceux des cinq années précédentes, pour chaque catégorie d'usagers.

Les taux concernant les véhicules utilitaires en 1988 sont du même ordre que ceux de 1987 qui accusaient une augmentation par rapport aux années précédentes.

Le tableau 20 f) présente la répartition régionale des accidents de poids lourds relevée par la gendarmerie au cours des quatre dernières années. On retrouve la situation de 1987 qui faisait apparaître que la région Rhône-Alpes était celle où se produisait le plus grand nombre d'accidents. On note une amélioration pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, mise en cause en 1986 et 1988. Toutefois, il serait souhaitable d'utiliser des graphiques permettant une comparaison plus fine de toutes les autres régions.

4.4.4. Au cours des études menées par le C.N.T. sur les contrôles routiers, on a tenté de préciser le nombre d'accidents dans lesquels un poids lourd est impliqué et le nombre de victimes qui en résultent pour 1989 et on a dressé le tableau suivant :

	Ensemble	Poids lourds*	Transport en commun*	Voitures de tourisme
Nombre d'accidents corporels	170.590	10.840 (6,35 %)	2.391 (1,4 %)	148.877 (87,2 %)
Tués	10.528	1.712 (16,2 %)	149 (1,4 %)	8.892 (84,4 %)
Blessés	235.999	14.215 (6 %)	3.786 (1,6 %)	210.395 (89,1 %)

* Accidents impliquant au moins 1 P.L. ou 1 véhicule de transport en commun ou une voiture de tourisme.

Dans les 6,35 % d'accidents où un P.L. est impliqué, la responsabilité du P.L. intervient dans 43,5 % des cas. Ce pourcentage de responsabilité est de 57,2 % pour les voitures légères.

Le pourcentage élevé de tués dans les accidents de P.L. par rapport à la part des P.L. dans le nombre d'accidents fait ressortir leur gravité.

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

4.6. Délégués du personnel - Comités d'entreprise

4.6.1. Délégués du personnel

Source : Inspection générale du travail (transports)

Délégués du personnel	1980	1981	1982	1983	1985	1986	1987	1988
1. Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 763	7 944	7 382	7 851	7 511	8 219	8 063	8 103
2. Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 393	2 467	2 239	2 984	3 116	4 179	3 877	3 808
3. Nombre de procès-verbaux de carence	448	404	306	796	1 207	1 515	1 756	1 902
<u>ligne 1</u> Pourcentage <u>ligne 2</u>	30,82	31,05	30,33	30,00	41,48	50,84	48,08	47,00

(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 1988 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	1988
<u>Comités d'entreprise - Ensemble des transports</u>							
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 327	1 385	1 345	1 439	1 553	1 546	1 548
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	1 102	1 145	1 203	1.262	1 312	1 381	1 366
Nombre de procès-verbaux de carence	84	107	73	71	76	118	106
Pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	83	82,7	89,4	88,2	84,5	89,3	88,24
<u>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport</u>							
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	962	972	1 013	1 166	1 124	1 109	1 113
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	833	849	961	979	948	1 036	957
Nombre de procès-verbaux de carence	24	33	61	60	71	109	96
Pourcentage $\frac{\text{ligne 1}}{\text{ligne 2}}$	86,6	87,4	85,0	83,9	84,3	93,4	86,00

4.6.3. Les tableaux n° 22 rendent compte au 31 décembre 1988 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'ur la période du 1er janvier 1987 au 31 décembre 1988.

4.6.5. Voies ferrées 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 n°s 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 1989 et 1990 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)

L'année 1989 a vu le renouvellement des institutions de représentation du personnel : délégués du personnel (scrutin du 7 décembre 1989), comités d'établissement (scrutin du 10 octobre 1989), comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, comité central d'entreprise ...

Les résultats des élections des représentants du personnel dans les comités d'établissement et des délégués du personnel sont résumés dans les tableaux ci-joints.

Le comité central d'entreprise mis en place comprend 40 représentants du personnel titulaires répartis comme suit : CGT : 20 ; CFDT : 11 ; CGT-FO : 2 ; CFTC : 2 ; FGAAC : 1 ; FMC : 3 ; CFE-CGC : 1.

Le comité de groupe a également été renouvelé. Les 30 représentants du personnel se répartissent entre la CGT : 12, la CFDT : 7, la CGT-FO : 4, la CFTC : 1, la FMC : 3, la CFE-CGC : 1, le CNPHLM : 1 et la FNCR : 1.

4.6.8. Remontées mécaniques (tableau n° 26 bis)

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
20.820 en 1989

- 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
8.102 en 1989

- 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)
93.557 en 1989 (0,21 % des journées de travail dues).

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> %	<u>1989</u> %
Hausse des prix	4,7	2,1	3,1	3,3	3,4
Augmentation du SMIC	6,9	3,4	3,4	3,3	4,0
Augmentation des salaires horaires toutes branches d'activité confondues	5,3	3,3	3,5	3,4	4,4
Augmentation des salaires horaires - branche transport (non compris SNCF et RATP)	5,3	2,4	3,6	3,2	3,1

5.2. Evolution des salaires

5.2.1. S.N.C.F.

Pour l'exercice 1989, le salaire de base a été majoré successivement de :
0,6 % au 1er janvier, 0,8 % au 1er avril, 0,8 % au 1er octobre et 0,5 % au mois de décembre, soit un total de 2,7 % sur l'année.

Les coefficients hiérarchiques de la grille ont été majorés de 1 point uniformément au 1er janvier.

Des mesures d'amélioration des déroulements de carrière ont été réalisées dans la limite d'un crédit de 0,10 % de masse. Dans le cadre de ce crédit, le montant de la gratification annuelle d'exploitation a été porté à 6 % du traitement et de l'indemnité de juin.

La masse salariale a ainsi augmenté de 3,1 % en 1989, en dehors du glissement vieillesse technicité (GVT).

Enfin le personnel a bénéficié d'une majoration exceptionnelle représentant 5 % du salaire de septembre. Cette majoration a représenté une hausse supplémentaire de 0,4 % de la masse salariale.

5.2.2. R.A.T.P.

L'évolution globale de l'augmentation des rémunérations a été de 2,70 % de la valeur du point pour 1989.

En terme de niveau, deux augmentations de 1,10 % dans le contrat initial (une au mois de mai et une en décembre) ont été accordées. La mesure prévue au 1er décembre a été ensuite avancée au 1er août et une mesure complémentaire de 0,5 % a été attribuée au 1er décembre.

En terme de masse, l'augmentation a été évaluée à 1,2 %.

De plus, une mesure de bonification d'ancienneté (1 an d'ancienneté supplémentaire) a permis au personnel d'accélérer leur déroulement de carrière.

Au solde, la masse salariale a augmenté de 5,58 % et le GVT de 1,70 %.

5.3. Evolution des salaires conventionnels dans le secteur des transports

Les salaires conventionnels, résultant soit d'accords, soit de recommandations patronales, ont augmenté en niveau en 1986, 1987, 1988 et 1989 dans le secteur des transports de :

	1986 %	1987 %	1988 %	1989
Transports routiers de marchandises et de voyageurs - auxiliaires de transports	1,6	2,5	0	14,5
Téléphériques	2,0	2,5	3,0	3,0
Manutention ferroviaire	1,94	2,6	2,8	4,1
Ordures ménagères	2,22	3,3	3,28	4,1
Transports urbains	1,0	3,5	2,5	3,4

Dans le cadre de la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires, un accord, intervenu le 16 octobre 1989, a revalorisé de 14,5 % à compter du 1er octobre 1989 les barèmes des rémunérations garanties applicables depuis septembre 1987.

Cet accord a été conclu par l'Union des fédérations de transport, l'UNOSTRA et les fédérations de salariés sauf la C.G.T.

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	0,60			0,80						0,80		0,50	2,7 (1)
incidence sur la masse salariale à effectif constant	0,60			0,60						0,20		0,04	1,44 + 0,65 (2)
RATP-majoration en niveau					1,1			1,1				0,5	2,7
incidence sur la masse salariale					0,73			0,46				0,04	1,23
TRANSPORTS UR-BAINS-majoration en niveau	0,60(3)				2,00						1,4		3,4
TRANSPORTS ROUTIERS-majoration en niveau										14,5			14,5 (3)
TELEPHERIQUES majoration en niveau		3,2 (5)				1,5						1,5	3
ORDURES MENAGERES-majoration en niveau			+ 1,6							2,5			4,1
MANUTENTION FERRO-VIAIRE-majoration en niveau	0,9				1		1 (6)				1,2		4,1
Salaires horaires ouvrier				1,3			1			1		1,1	4,4
SMIC			2,1				1,9						4,00
INDICE INSEE DES PRIX mensuel	+0,4	+0,3	+0,3	+0,6	+0,4	+0,2	+0,3	+0,2	+0,2	+0,4	+0,2	+0,1	
cumulé	+0,4	+0,7	+ 1	+1,6	+ 2	+2,2	+2,5	+2,7	+2,9	+3,3	+3,5	+3,6	+ 3,6

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

(2) dont 0,65 % représentant l'effet report de 1988 sur 1989

(5) opération de rattrapage des bas salaires

(6) recommandation patronale

(3) mesure représentant un rattrapage des salaires de la convention collective depuis 1987.

6EME PARTIE - REGIMES DE RETRAITES ET DE PREVOYANCE

6.1. Régimes de retraites (tableau n° 27)

6.1.1. Le tableau n° 27 fournit, pour l'année 1989, 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 1989, les régimes spéciaux de retraites n'ont subi aucune modification substantielle du point de vue réglementaire.

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1989 :

1/ Au titre de l'assurance vieillesse :

- 8,90 % pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ;
- 9,30 % pour les actifs affiliés au régime de retraite géré par la CAMR.

2/ Au titre de l'assurance maladie :

A la S.N.C.F. :

- 5,30 % pour les actifs ;
- 4,50 % pour les retraités jusqu'au plafond et dégressif par tranche au-delà.

A la R.A.T.P. :

- 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 de :

- S.N.C.F. : 4,92 %
- R.A.T.P. : 5,37 %

On notera en ce qui concerne la S.N.C.F. :

- qu'à compter du 1er janvier 1989, les coefficients de revalorisation de pensions proportionnelles non péréquables figurant à l'article 5 du statut des retraites, 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 1989 ;

- que le coefficient servant de base au calcul du minimum de pension des agents à service continu a été porté du coefficient 164 à 166 à compter du 1er janvier 1989. Le minimum de pension en vigueur à la S.N.C.F. passe ainsi à 56.898 au 1er janvier 1989.

Quinze demandes ont été examinées par la R.A.T.P. en 1989 et transmises aux autorités de tutelle. Sur ces 15 demandes, 7 ont été retournées "approuvées", les 8 autres étant encore en cours d'examen.

6.1.3. Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance transport (C.A.R.C.E.P.T.)

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 1,3 % avec effet du 1er janvier 1989 et de 1,2 % avec effet du 1er juillet 1989 ;

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, 3,17 % en 1989 par rapport à 1988.

6.1.4. La Caisse autonome mutuelle de retraites - CAMR

1/ Revalorisation des pensions

Les pensions servies par la CAMR ont en 1989, 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 sus-indiquées ont été décomposés, après arrondissement, de la manière suivante :

- 1,013 à compter du 1er janvier 1989 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date
- 1,012 à compter du 1er juillet 1989 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date
- Pour les pensions dont l'entrée en jouissance est postérieure au 31 décembre 1988 et antérieure au 1er juillet 1989, la revalorisation est de 1,3 pour cent.
- Pour les pensions dont l'entrée en jouissance est postérieure au 30 juin 1989, une revalorisation de 1,2 pour cent est appliquée.

Les mécanismes qui ont servi de base de 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.

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 1989 s'élevait à : 5.269.207 F.

Au 31 décembre 1989 le nombre des dossiers d'aide ménagère traités y compris les renouvellements s'établissait à 842 dossiers et une allocation exceptionnelle a été allouée.

6.2. 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.

6.2.1. - 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 dans des entreprises adhérentes à l'IPRIAC.

- 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 1989 se sont élevées à 32.800.000 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
1er janvier 1989	2,10 %	142,50
1er juillet 1989	2,96 %	146,72

Nombre d'adhérents et de cotisants

Au 31 décembre 1989, l'IPRIAC comptait 26.563 entreprises adhérentes dont 22.307 avec cotisants. Le nombre total de cotisants étant de 206.000.

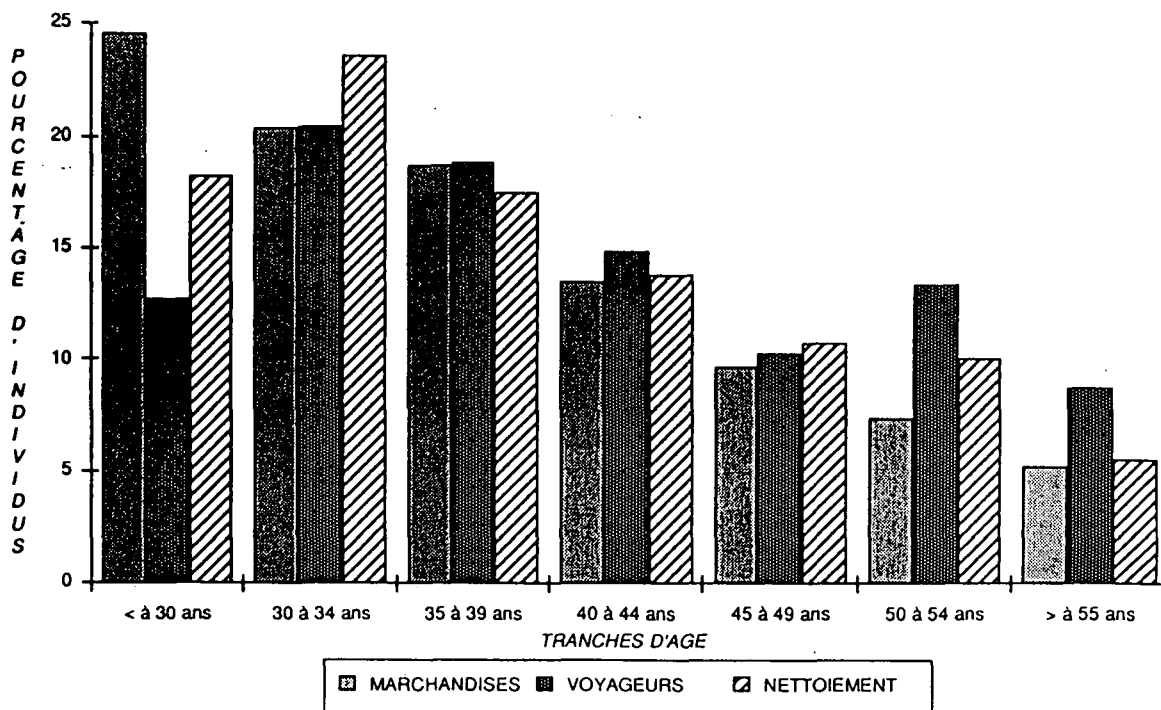
La répartition était la suivante :

- Transport de marchandises :	20.320 entreprises cotisantes	- 143.400 conducteurs cotisants
- Transport de voyageurs :	1.800 entreprises cotisantes	- 59.000 conducteurs cotisants
- Enlèvement d'ordures-nettoisement :	187 entreprises cotisantes	- 3.600 conducteurs cotisants
Total	22.307 entreprises	206.000 conducteurs

Les cotisations encaissées en 1989 se montent à 51.000.000 F dont 49.400.000 F. au titre de l'exercice.

Par rapport à l'année 1988, 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 et une relance systématique des entreprises susceptibles d'avoir des salariés concernés par l'IPRIAC.

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 nettoiement)

6.2.2. Evolution du nombre de dossiers en gestion

- Nombre de dossiers en cours de paiement à fin 1989 : 1058
- La Commission médicale spéciale a examiné 630 dossiers en 1989, ces dossiers se répartissant comme suit :
 - . 163 "deuxième passage
 - . 467 dossiers faisant l'objet d'une première présentation.

L'examen de ces dossiers a conduit aux décisions suivantes :

- accords..... = 309 soit 49,6 %
- refus = 126, soit 30 %
- complément d'information demandé..... = 195, soit 31 %.

situation cumulée depuis 1983

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	TOTAL
Dossiers examinés	53	218	358	566	500	522	630	2.847
Accord	36 (68%)	163 (75%)	257 (72%)	319 (56,36%)	343 (68,60%)	339(64,95%)	309	1.766
Complément d'information	11 (21%)	13 (6%)	58 (16%)	114 (20,14%)	87 (17,40%)	85(16,28%)	195	563
Refus	6 (11%)	42 (19%)	43 (19%)	133 (23,50%)	70 (14,00%)	98(18,77%)	126	518

6.3.3. Conducteurs dont l'indemnisation a cessé

Depuis l'origine du régime, 774 dossiers ont fait l'objet d'une fin de paiement.

2. ORIGINE DE LA FIN DE PAIEMENT

RETRAITE : 600 dossiers
 DECES : 149 dossiers
 REPRISE D'ACTIVITE : 8 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

774 dossiers

*
* *
*

