

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS

COMMISSION SOCIALE ET DE LA SÉCURITÉ

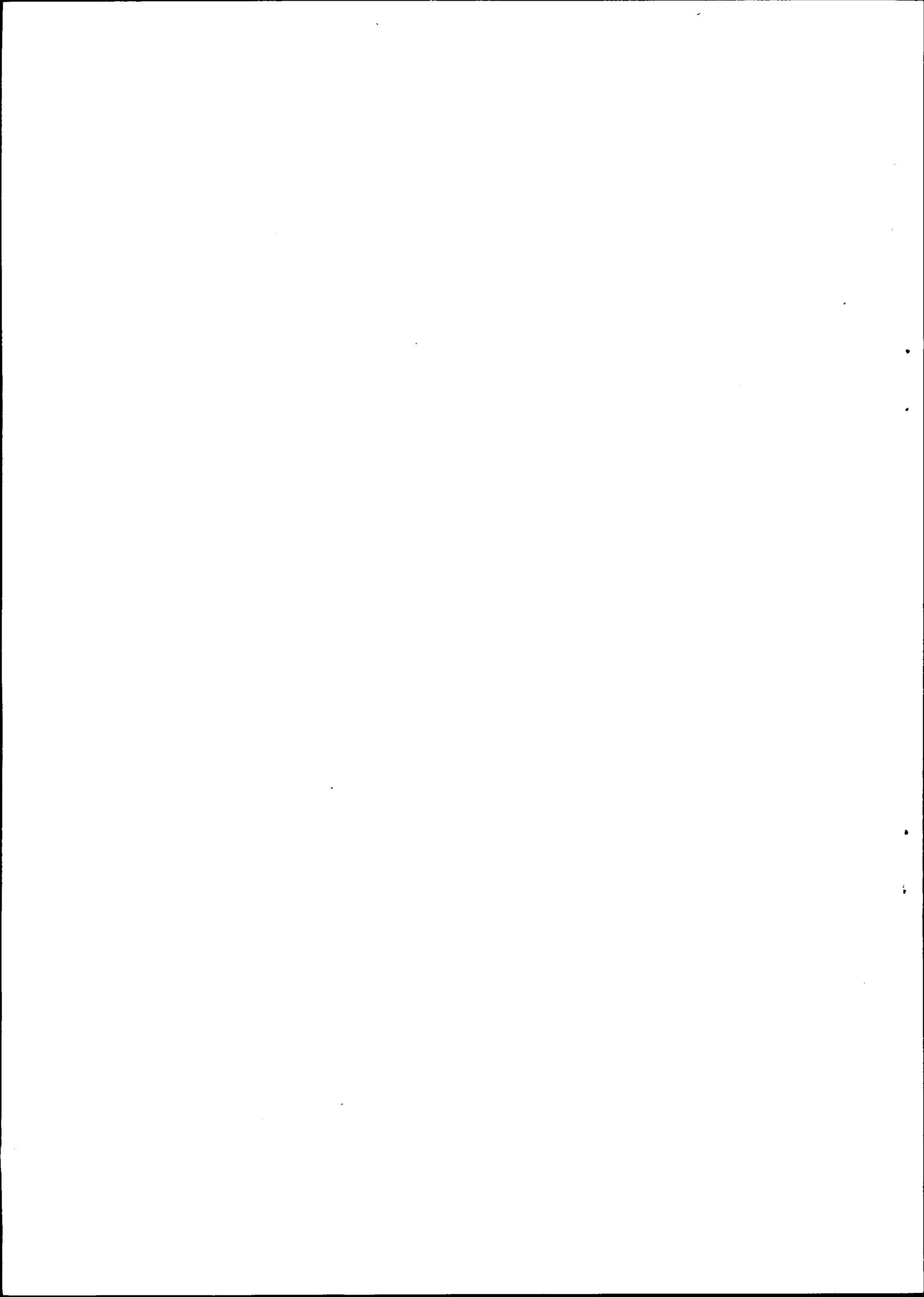
RAPPORT SUR L'ÉVOLUTION SOCIALE DANS LES ACTIVITÉS DU TRANSPORT TERRESTRE ET AÉRIEN EN 1990

DOCUMENT CSS 44 bis du 2 juillet 1991

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION

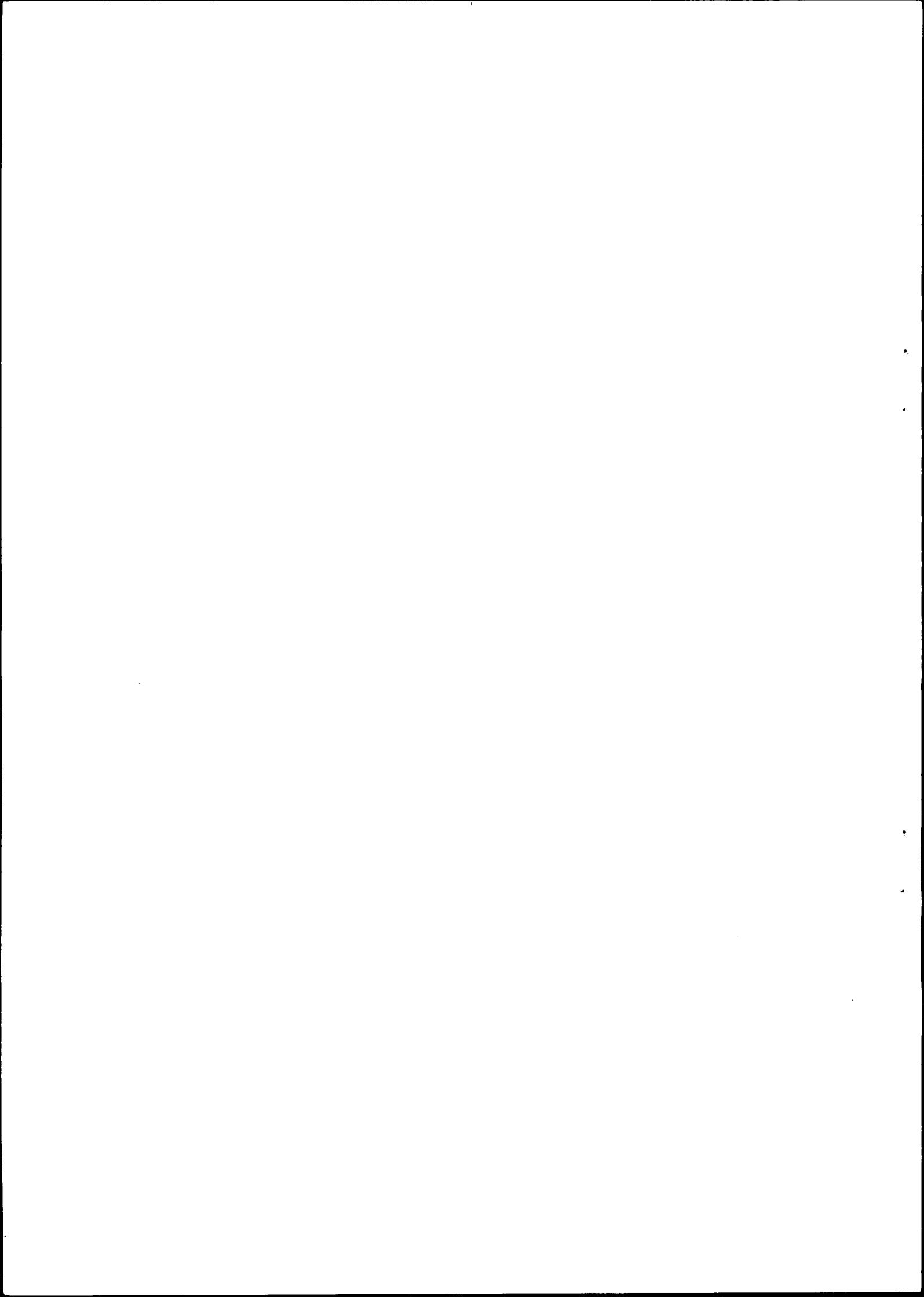
CDAT
3397

34, avenue Marceau 75008 Paris - Téléphone : 47 23 01 25 - Télécopie : 47 20 39 22



S O M M A I R E

	Pages
INTRODUCTION -	2
<u>PREMIÈRE PARTIE :</u> PRINCIPALES DISPOSITIONS INTERVENUES DANS LE DOMAINE SOCIAL EN 1990 -	5
I- Les orientations et perspectives de la politique sociale	5
II- Dispositions législatives et réglementaires	6
III- Dispositions conventionnelles	21
<u>DEUXIÈME PARTIE :</u> SITUATION DE L'EMPLOI -	27
CHAPITRE I - DONNÉES PAR MODE	28
1-1. Transport routier de marchandises et de personnes	28
1-2. S.N.C.F.	34
1-3. R.A.T.P.	34
1-4. Transport aérien	34
1-5. Navigation fluviale	36
1-6. Les commissionnaires de transport	37
1-7. Les transports par remontées mécaniques	38
CHAPITRE II - DONNÉES COMMUNES A L'ENSEMBLE DES MODES	39
2-1. Créations et défaillances d'entreprise	39
2-2. Licenciement pour cause économique	42
2-3. Chômage	42
2-4. Nombre de demandeurs d'emplois	45
2-5. Le chômage partiel	46
2-6. Le travail à temps partiel	47
2-7. La précarité de l'emploi	49
<u>TROISIÈME PARTIE :</u> FORMATION PROFESSIONNELLE -	53
3-1. S.N.C.F.	53
3-2. R.A.T.P.	56
3-3. Transports urbains (hors R.A.T.P.)	58
3-4. Transports routiers et commissionnaires de transport	59
3-5. Navigation fluviale	67
3-6. Transports aériens	69
3-7. Les remontées mécaniques	70
<u>QUATRIÈME PARTIE :</u> CONDITIONS DE TRAVAIL ET SÉCURITE -	73
4-1. Durée du travail	73
4-2. Le contrôle et les sanctions dans les transports routiers	76
4-3. Les accidents du travail	83
4-4. Comités d'hygiène de sécurité et des conditions de travail	89
4-5. Délégués du personnel - Comités d'entreprises	89
4-6. Conflits sociaux	92
4-7. Accidents corporels de la circulation	93
<u>CINQUIÈME PARTIE :</u> RÉMUNÉRATIONS - RÉGIME DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE -	101
5-1. Evolution des salaires	101
5-2. Régimes de retraite et de prévoyance	106



Introduction

Le Conseil national des transports produit chaque année un rapport sur la situation sociale dans les transports, mettant en oeuvre l'article 3 de la LOTI qui dispose que le CNT remet chaque année au ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer un bilan relatif aux conditions de travail et de sécurité.

La mise au point de ce rapport rencontre un certain nombre de difficultés liées :

- à la multiplicité et l'hétérogénéité des sources d'information, les statistiques disponibles étant souvent le sous-produit de données communiquées par les différents organismes et orientées en fonction de leur activité principale (ex : nombre de cotisants pour les caisses de retraite) Cette hétérogénéité d'origine rend parfois délicate l'interconnexion et l'interprétation des données.

- aux lacunes de l'information ou à sa fourniture très épisodique pour des raisons tenant à la technique statistique ou au caractère politiquement sensible de celle-ci (ex : durée de travail en transport routier de marchandises ou transfert entre compte d'autrui et compte propre en transport routier).

- au calendrier de sortie du rapport fixé à la fin du premier semestre, ce qui permet de préserver son intérêt d'actualité mais conduit à une période de préparation très courte, les statistiques de l'année étant rarement disponibles avant la fin avril de l'année $n + 1$.

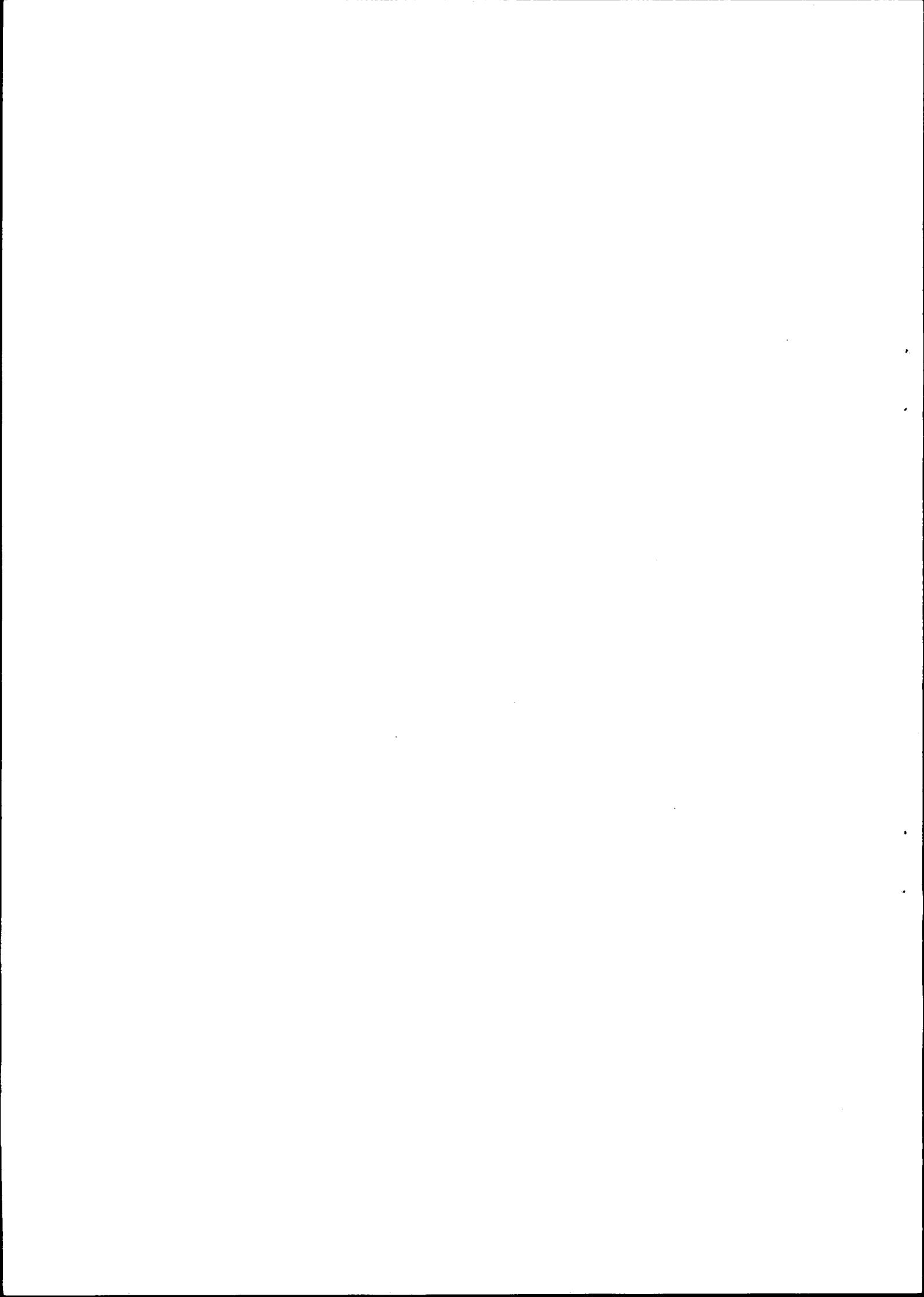
Enfin au fil des années ce rapport s'est enrichi mais également alourdi d'informations supplémentaires qui ont rendu sa lecture plus difficile.

Aussi, la commission sociale et de la sécurité a souhaité en juin 1990 engager une réflexion sur les modalités d'amélioration de ce texte. Cette réflexion a été conduite sous l'égide du secrétariat général du CNT et a associé les administrations et les représentants des organisations professionnelles.

Elle a permis aux organisations d'exprimer leurs besoins et d'organiser la réponse à ceux-ci.

Au-delà des améliorations enregistrées cette année (cf infra) des progrès plus sensibles sont conditionnés par :

- des moyens de recherche statistiques supplémentaires.
- une plus grande transparence de l'information de la part des partenaires intéressés.
- une meilleure articulation entre le rôle de l'OEST (Commission des comptes des transports de la Nation) et celui du CNT.



- une réflexion périodique sur la nécessité de conserver certaines informations dans le rapport.

Les améliorations du rapport social pour 1990

o Complément d'information

Des informations complémentaires sont fournies sur :

- o la précarité de l'emploi (données CARCEPT et du ministère du travail)
- o l'évolution des effectifs non salariés (données OEST)
- o les défaillances d'entreprises (données OEST)
- o le transfert entre transport pour compte propre et compte d'autrui (données OEST)
- o le contrôle en transport routier de marchandises (suites du rapport DOGUET)
- o le travail à temps partiel (données OEST)

o amélioration des sources d'informations

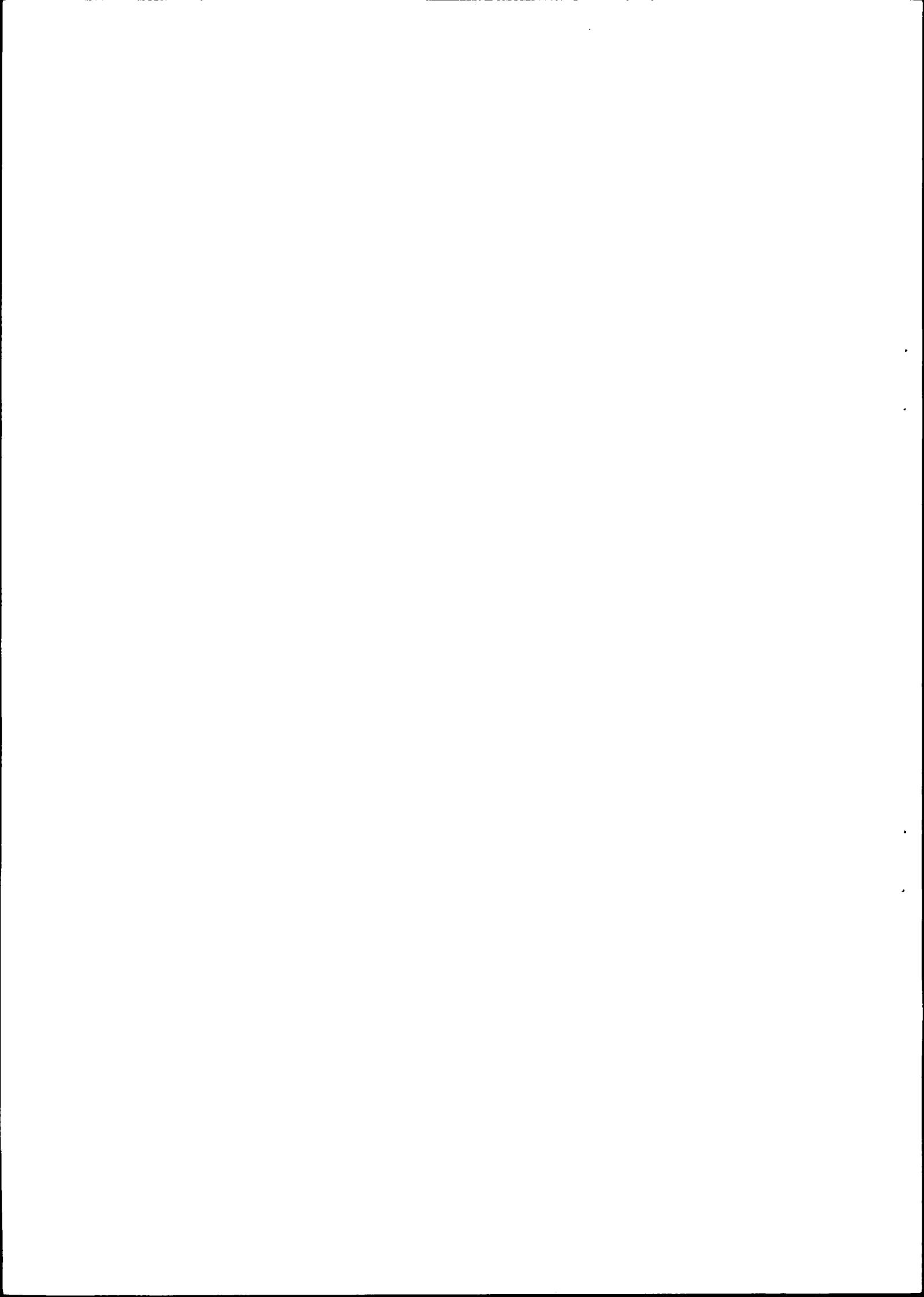
Les données concernant la SNCF et la RATP proviennent dorénavant de projets de bilan sociaux de ces entreprises qui offrent une plus grande fiabilité sur des éléments par ailleurs concertés entre partenaires sociaux, ce qui n'était pas le cas des sources précédemment utilisées.

Ce changement de support peut parfois entraîner des ruptures mineures par rapport aux séries statistiques des années précédentes.

Les informations des projets de bilan sociaux portant sur 3 exercices (1988-1989-1990), une évolution dans le temps est perceptible ce qui atténue l'impact de ces ruptures.

o Amélioration de présentation

Un effort a par ailleurs été entrepris pour clarifier le plan du rapport et formuler des commentaires sur les évolutions en cours.



Première Partie

PRINCIPALES DISPOSITIONS INTERVENUES

DANS LE DOMAINE SOCIAL EN 1990

I - LES ORIENTATIONS ET PERSPECTIVES DE LA POLITIQUE SOCIALE

1.1. L'EMPLOI

Le Gouvernement a confirmé la priorité de la lutte contre le chômage par l'adoption d'un troisième plan pour l'emploi qui simplifie les procédures antérieures et recentre le dispositif vers les catégories les plus fragiles.

1.2 LA NEGOCIATION SUR LES BAS SALAIRES

La préparation de l'échéance du grand marché européen passe par la modernisation négociée des structures économiques et sociales des entreprises sans exclure les PME.

Il s'agit de promouvoir la mise en oeuvre de politiques de branches permettant aux partenaires sociaux de prendre en compte de façon décentralisée les spécificités et les contraintes de chacune d'elle.

L'objectif des négociations de branches préconisées lors de la séance de la commission nationale de la négociation collective du 26 juin 1990, est de garantir à tous les salariés une rémunération conventionnelle supérieure au SMIC et un déroulement de carrière. Au-delà de la revalorisation des bas salaires, c'est à une refonte des grilles de qualification que les négociations de branches doivent aboutir.

1.3 LA SECURITE SOCIALE

Le Gouvernement veut lancer un vaste débat sur l'avenir de la sécurité sociale à moyen et long terme pour faire face aux problèmes de financement des régimes "maladie" et "vieillesse". Concernant la vieillesse, il a préconisé à l'automne 1990 la création d'un groupe de travail tripartite qui a remis début 1991 un "livre blanc" sur les retraites.

Le développement et les conclusions de ce rapport serviront de base à ce grand débat de société.

En attendant, considérant que le prélèvement fiscal et social en France est le plus injuste de la CEE, car il pèse trop lourdement sur les bas et moyens revenus et épargne relativement les hauts revenus, le Gouvernement a voulu entamer la modernisation du financement de la sécurité sociale en créant la Contribution Sociale Généralisée, exclusivement affectée aux régimes sociaux.

II - DISPOSITIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

2-1 - DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

2.1.1 LA POLITIQUE SOCIALE D'ORIGINE INTERNATIONALE

A - Mesures internationales : conventions de l'organisation internationale du travail

Décrets n° 90.139, 140 et 141 du 9 février 1990 - JO du 15 février 1990

Les trois conventions suivantes sont entrées en vigueur le 16 mars 1990.

Convention n° 156 concernant l'égalité des chances et de traitement des travailleurs des deux sexes ayant des responsabilités familiales (adoptée à Genève le 23 juin 1981).

Convention n° 158 concernant la cessation de la relation du travail à l'initiative de l'employeur (adoptée à Genève le 22 juin 1982).

Convention n° 159 concernant la réadaptation professionnelle et l'emploi des personnes handicapées (adoptée à Genève le 20 juin 1983).

B - Mesures communautaires

- a) Le programme FORCE : décision du conseil des communautés européennes du 29 mai 1990
(n° L 156 du 21 juin 1990)

Est mis en oeuvre un programme d'action pour le développement de la formation professionnelle continue dans la communauté européenne.

Ce programme est arrêté pour la période du 1er janvier 1991 au 31 décembre 1994.

Son objectif : améliorer l'efficacité des dispositifs existants.

Son contenu : encourager les efforts d'investissement.

b) Proposition de Directive sur l'aménagement du temps de travail

La Commission des Communautés Européennes a transmis le 28 septembre 1990, au Président en exercice du Conseil des Communautés Européennes, une proposition de directive arrêtée le 20 septembre 1990 relative à certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

Cette proposition contient, conformément à la charte communautaire des droits fondamentaux des travailleurs et au programme d'action de la Commission relatif à la mise en oeuvre de ladite charte, des dispositions de base concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail liés à la santé des travailleurs et à la sécurité du travail et qui concernent :

- le temps de repos minimum par jour et par semaine,
- les conditions minimales déterminant le recours au travail posté et en particulier au travail de nuit,
- la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs dans le cas de changements de rythmes dans l'aménagement du temps de travail.

Le texte de cette proposition a été communiqué le 25 mars 1991 par le Ministère des transports aux organisations professionnelles et syndicales concernées afin de recueillir les observations qu'il est susceptible de susciter de leur part.

c) Proposition de directive sur l'accès à la profession de transporteur routier

La commission a présenté au Conseil, le 16 octobre 1990 une proposition de directive concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route et de transporteur de voyageurs par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux (JOCE du 14-11-1990).

2-1-2 - LA POLITIQUE SOCIALE EN MATIERE D'EMPLOI

A - Le troisième plan pour l'emploi

Loi n°91.1 du 3 janvier 1991 - JO du 5 janvier 1991

Le troisième plan pour l'emploi de septembre 1990 comportait un ensemble de mesures législatives tendant au développement de la formation et de l'insertion sociale et professionnelle et à l'aménagement du temps de travail.

Concernant la formation et l'insertion :

- . institution de stages d'adaptation à l'emploi financés par le FNE
- . une aide forfaitaire de l'Etat bénéficie désormais aux entreprises de moins de 50 salariés en compensation du coût de remplacement de leurs salariés partis en formation ;
- . extension aux bénéficiaires du RMI de l'aide aux chômeurs créateurs d'entreprise
- . les contrats de retour à l'emploi sont ouverts à tous les handicapés concernés par l'obligation d'emploi ainsi qu'aux femmes isolées assumant des charges de famille ;
- . les conventions avec des employeurs ayant des activités d'insertion pourront prévoir des aides financières.

Concernant le temps de travail :

- . création d'un droit au travail à temps partiel sur demande du salarié ;
- . le congé parental d'éducation permet l'exercice d'une activité à temps partiel ;
- . les équipes de suppléance pourront intervenir, non seulement en fin de semaine mais également pendant les jours fériés et les congés annuels ;
- . des compensations au travail de nuit sous forme de repos compensateur ou de majoration de la rémunération devront, d'ici au 1er janvier 1992, être instituées par convention de branche ou accord d'entreprise ou d'établissement ;
- . un affichage du programme de modulation ou de la durée du travail dans le cycle est désormais obligatoire dans les entreprises adoptant ce type d'aménagements.

B - La formation professionnelle

L'accord national interprofessionnel du 1er mars 1989 sur la formation des jeunes par alternance étendu le 16 janvier 1990 a complété les dispositions de l'accord du 26 octobre 1983. Ces modifications ont été reprises par décrets.

a) Les contrats de qualification

Décret n° 90.555 du 29 juin 1990 - JO du 5 juillet 1990

Les modalités du contrat de qualification telles qu'elles étaient prévues par les articles L 980.2 et R 980.1 à R 980.4 du Code du travail sont complétées.

D'après les articles sus-visés, le contrat de qualification est une formation destinée à permettre aux jeunes d'acquérir une qualification professionnelle et à faciliter ainsi leur insertion ou réinsertion dans la vie professionnelle.

Il s'inscrit dans le cadre des formations professionnelles en alternance qui participent de la politique gouvernementale de lutte contre le chômage.

Il obéit aux caractéristiques suivantes :

. **Bénéficiaires** : ce sont les jeunes de 16 à 25 ans, sans qualification ou avec une qualification qui ne leur a pas permis d'obtenir un emploi.

. **Employeurs** : dans l'entreprise d'accueil, les jeunes sont suivis par un tuteur, le nombre de stagiaires confiés à un même tuteur ne pouvant excéder quatre.

. **Type de contrat** : à durée déterminée (entre 6 mois et 2 ans).

. **Procédure** : Il doit être déposé auprès de la Direction départementale du travail, accompagné d'un dossier précisant les caractéristiques de l'emploi, les objectifs et le programme de la formation ainsi que ses conditions d'évaluation.

Seules les entreprises habilitées, au vu de ce document, par l'autorité administrative, peuvent conclure des contrats de qualification.

. **Evaluation** : à l'issue du contrat, une attestation écrite est remise par l'employeur au jeune. Si la qualification est sanctionnée par un diplôme, cette attestation sera établie en liaison avec l'organisme compétent.

Le décret du 29 juin 1990 accroît ainsi les garanties de qualité et d'efficacité données aux jeunes qui suivent ce type de formation. En effet :

- . il précise les mentions obligatoires portées au dossier ;
- . il impose un délai maximum de dépôt du contrat auprès de la Direction départementale du travail (un mois maximum après le début du contrat) ;
- . il matérialise les retombées de la formation par la création d'une attestation écrite.

b) Les contrats d'adaptation à un emploi ou à un type d'emploi

Décret n° 90.673 du 31 juillet 1990 - JO du 1er août 1990

L'objet des contrats d'adaptation, institués par le décret du 30 novembre 1984, est de permettre à un salarié de recevoir, dans le cadre de son contrat de travail, un complément de formation afin de s'adapter à son emploi.

Ces contrats obéissent aux caractéristiques suivantes :

- . **Bénéficiaires** : ils sont destinés aux jeunes de 16 à 25 ans.
- . **Principe** : recevoir, pendant les horaires de travail, une formation en alternance.
- . **Modalités** : la durée de la formation est de 200 heures (des dépassements sont possibles à titre dérogatoire). Pendant cette période, le jeune est rattaché à un tuteur désigné par l'employeur.
- . **Type de contrat** : à durée indéterminée ou déterminée (6 mois minimum).
- . **Contrôle** : assuré par les services extérieurs du travail et de l'emploi.

Le dispositif nouveau issu du décret du 31 juillet 1990 :

- . fixe une durée maximale de 12 mois au contrat lorsqu'il s'agit d'un contrat à durée déterminée, et de 12 mois à la formation lorsqu'il s'agit d'un contrat à durée indéterminée ;
- . précise la forme en imposant de joindre au contrat un document écrit portant les objectifs et le programme de la formation ;
- . crée une procédure d'évaluation de la formation, qui se concrétise par une attestation écrite remise au jeune par l'employeur.

c) Le crédit-formation

Loi n° 90.579 du 4 juillet 1990 - JO du 10 juillet 1990

La loi du 4 juillet 1990 dont la principale novation est la légalisation du crédit-formation créé par accord interprofessionnel, comporte trois volets essentiels :

- . elle donne une base légale au crédit-formation en l'étendant à tous les salariés

- . elle contribue à la recherche de la qualité en matière de formation professionnelle ,
- . elle améliore le contrôle des actions de formation et assure la protection du stagiaire vis à vis de l'organisme de formation

Sur le crédit-formation : initialement ouvert aux jeunes (par voie de circulaire) puis aux salariés (accord patronat/syndicats du 21 février 1990, puis accord avec l'Etat du 28 mars 1990), il devient légalement un moyen concourant à l'exercice d'un véritable droit à la qualification. Pour en bénéficier, les salariés devront remplir les mêmes conditions d'ancienneté (24 mois dans la branche professionnelle, dont 6 dans l'entreprise) et les mêmes règles de procédures que celles applicables pour le congé individuel de formation (article L 900.3 et L 980.17 nouveaux, L 931.1.1 nouveau).

Sur la qualité de la formation : la loi instaure notamment l'obligation d'établir un règlement intérieur dans les centres de formation.

Sur le contrôle de la formation : il se traduit par l'élaboration obligatoire, pour les dispensateurs de formation, d'un bilan et d'un compte de résultat annuels. L'Etat exerce en outre un contrôle administratif et financier sur les moyens techniques et pédagogiques mis en oeuvre pour la formation professionnelle continue.

d) Rémunération des stagiaires

Décret n° 90.12 du 3 janvier 1990 -JO du 4 janvier 1990

Le décret du 3 janvier 1990 modifie le décret n° 88.368 du 15 avril 1988 fixant les taux et les montants des rémunérations versées aux stagiaires de la formation professionnelle.

Les demandeurs d'emploi âgés de 18 ans au moins à la date d'entrée en stage perçoivent une rémunération mensuelle de 2 002 francs.

Les stagiaires effectuant des travaux d'utilité collective (TUC) perçoivent une rémunération de 1 900 francs par mois.

C) Dispositions de nature à favoriser l'emploi

1) Les contrats précaires

Loi n° 90.613 du 12 juillet 1990 - JO du 14 juillet 1990

La loi du 12 juillet 1990 a pour objet de "favoriser la stabilité de l'emploi par l'adaptation du régime des contrats précaires" (article L 122.1 et s.). Elle généralise les règles qui avaient été fixées par un accord conclu entre les partenaires sociaux le 24 mars 1990.

Il est désormais défini un cadre précis aux contrats précaires (contrats à durée déterminée, contrats de travail temporaire), ces derniers ne devant être considérés que comme des dérogations aux contrats à durée indéterminés, forme normale du contrat de travail.

La loi énumère limitativement les cas où il peut être recouru aux contrats à durée déterminée (article L 122.1.1 du Code du travail). Elle rend obligatoire, pour ces contrats, la fixation d'un terme précis. Elle détermine les mentions que doit comporter le contrat (article L 122.3.1 du Code du travail).

2) Suppression des stages de formation et d'insertion professionnelle en alternance

Le décret n° 87-653 du 10 août 1987 fixant les conditions de déroulement et de rémunération des stages de formation et d'insertion professionnelles en alternance, est abrogé à compter du 1er janvier 1990. Toutefois, à titre transitoire, les stages ayant débuté avant cette date continueront à être régis par les dispositions antérieures.

3) Indemnisation du chômage

Arrêté du 14 mai 1990 - JO du 15 mai 1990

Arrêté portant agrément de la convention du 1er janvier 1990, signée à Paris le 6 avril 1990, relative à l'assurance chômage et au règlement annexé à cette convention.

L'article premier de l'arrêté du 14 mai 1990 stipule que sont rendues obligatoires, pour tous les employeurs et tous les salariés mentionnés à l'article L 351.4 du code du travail, les dispositions de la convention susvisée ainsi que de son règlement.

Cette convention applicable jusqu'au 31 décembre 1992 définit un nouveau régime national interprofessionnel d'assurance chômage destiné à assurer un revenu de remplacement pendant une durée déterminée aux salariés involontairement privés d'emploi définitifs comme bénéficiaires par le règlement du régime.

Le règlement annexé à la convention prévoit que les bénéficiaires des allocations de chômage (composées d'une allocation de base et d'une allocation de fin de droits) ont la faculté de suivre une action de formation destinée à favoriser leur réinsertion professionnelle et qui participe de la volonté d'améliorer l'indemnisation de base.

Le revenu de remplacement versé au cours de l'action de formation est constitué par l'une des prestations suivantes :

- . allocation de formation reclassement (AFR) ;
- . allocation de formation réadaptation à l'emploi.

L'action de formation doit être en relation avec les capacités du stagiaire et les besoins du marché de l'emploi et peut, en tant que de besoin, comporter un module d'aide au reclassement.

Sont concernées en priorité par ces actions de formation :

- . les personnes dépourvues de qualification ou peu qualifiées, et notamment celles dont l'âge entraîne des difficultés particulières de reclassement ;
- . les personnes qui ont besoin d'une nouvelle qualification et, parmi ces personnes, celles dont les demandes sont présentées dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, les salariés dont le contrat de travail est rompu, après épuisement de leurs droits en allocation de base ont la possibilité de demander à suivre une action de formation destinée à les aider à s'adapter aux évolutions de l'emploi.

Enfin, les travailleurs privés d'emploi accomplissant un stage de formation professionnelle reçoivent au terme de leurs droits à l'allocation de formation-reclassement et jusqu'à la fin de l'action de formation entreprise, une allocation de formation de fin de stage de même nature et de même montant que l'allocation formation-reclassement.

Les signataires de la convention sont :

- . le CNPF, la CGPME et l'UPA d'une part ;
- . la CFDT, la CFTC, la CFE-CGC, la CGT et la CGT-FO d'autre part.

4) Chômage partiel

Décret n° 90.367 du 27 avril 1990 - JO du 29 avril 1990

Le décret déroge à l'article D 322.13 (alinéa 3) du code du travail.

En application de ce dernier, l'Etat peut, dans le cadre de la conclusion d'une convention de chômage partiel, participer au versement des indemnités de chômage partiel aux employés victimes d'une réduction d'activité. Le montant de la participation est fixé sur la base de l'indemnité horaire conventionnelle établie par l'accord national interprofessionnel du 21 février 1968.

D'après le décret du 27 avril 1990, si une convention ou un accord de branche garantit une indemnisation égale ou supérieure au salaire minimum net conventionnel, la participation de l'Etat est assise sur ce minimum dans la limite de deux fois l'indemnité établie par l'accord national du 21 février 1968 (et après déduction de l'allocation spécifique), soit 38,47 francs/heure.

5) Convention d'insertion

Décret n° 90.662 du 26 juillet 1990 - JO du 28 juillet 1990

Le décret fait suite à l'article 9 de la loi n° 89.905 du 19 décembre 1989.

La loi fixait un cadre conventionnel à l'aide financière qui peut être apportée par l'Etat et les collectivités territoriales, aux jeunes de 16 à 25 ans qui éprouvent de graves difficultés d'insertion professionnelles et sociales.

Le décret prévoit la création, par convention, de fonds locaux d'aide à l'insertion, abondés par l'Etat et les collectivités territoriales.

Ces fonds sont régis selon les modalités suivantes :

- . la participation de l'Etat est de 50 % maximum
- . une convention définit les critères d'attribution
- . l'aide suppose la rédaction préalable d'un projet d'insertion
- . un comité local (créé par ce même décret) est chargé du suivi du dispositif et de l'attribution des aides.

6) Crédit d'impôt lié à la réduction de la durée du travail

Loi de finances pour 1990, article 121

Décret n° 90.607 du 2 juillet 1990 - JO du 13 juillet 1990

Les entreprises qui réduisent la durée hebdomadaire de travail de certains de leurs employés peuvent, à condition que soit maintenue (ou accrue) la durée d'utilisation des équipements, bénéficier d'un crédit d'impôt.

Le décret impose une réduction de la durée du travail au-dessous du seuil de 39 heures.

De plus, les opérations d'aménagement du temps de travail doivent avoir été réalisées entre le 1er janvier 1990 et le 31 décembre 1992. Cet avantage fiscal est ouvert aux entreprises industrielles et commerciales d'au moins 10 salariés.

Il convient de noter enfin que l'opération doit résulter d'un accord d'entreprise ou d'un engagement "certifié" par décision du ministre chargé de l'emploi.

7) Cumul d'une activité professionnelle avec l'allocation d'insertion

Décret n° 90.186 du 27 février 1990 - JO du 1er mars 1990

Le Code du travail (article R 351.35) autorise le cumul de l'exercice d'une activité professionnelle avec le versement des allocations d'insertion.

Le décret du 27 février 1990 modifie les conditions dans lesquelles le cumul est autorisé :

. il porte le nombre total maximal d'heures de travail accomplies depuis le début du versement des allocations concernées à 750 ;

. il définit toutefois des catégories de demandeurs auxquels ce plafond n'est pas opposable (demandeurs d'emploi inscrits auprès de l'ANPE depuis plus de trois ans, demandeurs d'emploi âgés de 50 ans au moins ou bénéficiaires du revenu minimum d'insertion, inscrits à l'ANPE pendant 12 mois au moins dans les 18 mois précédant l'application des dispositions ci-dessus.

2.1.3 DISPOSITIONS RELATIVES A LA PROTECTION SOCIALE

A - La réforme du financement de la sécurité sociale

Loi de finances pour 1991 - JO du 30 décembre 1990

Loi 91-73 du 18 janvier 1991 - JO du 20 janvier 1991

Décrets du 27 février 1991 - JO du 28 février

Ces textes créent une contribution sociale généralisée assise sur tous les revenus d'activité, de remplacement ou de la propriété, et à laquelle sont assujetties toutes les personnes physiques et morales résidant sur le territoire national.

Prélevé à la source, son taux est de 1,1 %.

Elle vient abonder les ressources de la Caisse Nationale d'Allocations Familiales. En conséquence le taux des cotisations patronales pour les allocations familiales est diminué.

Afin de garder constant le taux des prélèvements obligatoires :

- d'une part les salariés bénéficient d'une réduction de leur taux de cotisation d'assurance vieillesse, assortie d'une remise forfaitaire de cotisation ;

- d'autre part, les entreprises doivent affecter l'économie qu'elles réalisent sur la cotisation d'allocation familiale, à l'augmentation du taux de cotisation patronale d'assurance vieillesse.

Enfin, le taux de la CSG est voté par le Parlement, alors que ceux des autres cotisations salariales sont fixés par décret.

B - Bénéficiaires du RMI : protection contre les accidents du travail

Décret n° 90.597 du 10 juillet 1990 - JO du 11 juillet 1990

Les bénéficiaires de l'allocation de revenu minimum d'insertion sont protégés, et éventuellement pensionnés, en cas d'accident du travail.

A compter du 1er juillet 1990, le conjoint de l'allocataire du RMI, peut bénéficier de la réversion de pension.

C - RMI : contrôle national

Arrêté du 4 décembre 1989 - JO du 10 février 1990

Un système national de contrôle est prévu afin de détecter les attributions multiples de RMI, pour le compte des organismes payeurs de l'allocation (Caisse d'allocation familiale, Caisse mutuelle des salariés agricoles).

La Caisse nationale d'allocation familiale (CNAF) est chargée, en liaison avec la Caisse nationale d'allocation familiale agricole, de la mise en place de ce système.

D - Prestations familiales

Circulaire de la Direction de la Sécurité Sociale/F n° 90.4 du 24 septembre 1990

Certains régimes particuliers, qui étaient jusqu'à présent autorisés à verser directement les prestations familiales à leurs agents, sont rattachés au régime général à compter du 1er janvier 1991, la gestion étant assurée par les caisses d'allocations familiales à partir de cette date.

Seuls demeurent autorisées à gérer directement les prestations familiales : les administrations de l'Etat, pour les personnels de droit public qu'elles rémunèrent, la SNCF, EDF-GDF, la RATP.

2.2 - DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX TRANSPORTS

2.2.1 DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS ROUTIERS :

Décret n° 91.47 et arrêté du 14 janvier 1991 - JO du 16 janvier 1991

Ces textes renouvellent pour 5 ans, du 1er janvier 1991 au 31 décembre 1995, la taxe parafiscale destinée au développement de la formation professionnelle et fixent les taux pour 1991.

Le produit de cette taxe (perçue lors de la délivrance des cartes grises des véhicules automobiles de transport de marchandises, des tracteurs routiers et des véhicules de transport en commun) est affecté à l'Association pour le développement de la formation dans les transports (AFT) qui par voie d'accord interne en retrocède une partie pour financer des actions de formation gérées par PROMOTRANS.

Le montant de cette taxe est par ailleurs fixé selon le PTAC des véhicules.

Décret n° 90.473 du 6 juin 1990 et arrêté du 11 mars 1991

Ces textes modifient les différentes catégories de permis de conduire ainsi que les conditions d'établissement, de délivrance et de validité.

2.2.2 DISPOSITIONS RELATIVES A LA SNCF

A - Hygiène et sécurité du personnel

Le règlement du personnel a été modifié pour rapprocher les règles applicables à la SNCF, de celles établies dans le droit commun, en application du décret n° 60-72 du 15 janvier 1960 et après avis de la commission nationale mixte d'hygiène et de sécurité instituée par l'arrêté du 26 juin 1982.

Les modifications homologuées ou en cours d'homologation portent sur :

- l'hygiène en milieu de travail,
- le droit d'alerte et de retrait en cas de danger grave et imminent,

- le délai de 3 ans accordé pour l'application des dispositions de l'article R 232.8-3 aux agents exposés aux risques liés aux circulations ferroviaires.

B - Dispositions statutaires

Des modifications au statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel ont fait l'objet de décisions d'homologation par l'autorité ministérielle :

. **décision du 14 mars 1990** : modification du chapitre 10 traitant des congés supplémentaires et des congés de disponibilité. Les modifications proposées visent les articles 7, 9 et 12.

En ce qui concerne l'article 7, ces modifications consistent à accorder un congé supplémentaire aux agents pour soigner leur conjoint ou un enfant à charge sur présentation d'un certificat médical fourni par le médecin traitant.

Les modifications aux articles 9 et 12 se rapportent à l'extension aux conseillers régionaux, des congés supplémentaires pour des faits relatifs à la vie civique des agents, et des congés de disponibilité, avec faculté de maintien des droits à la retraite.

. **décision du 6 juillet 1990** : modification de l'annexe 1 du chapitre 2 traitant des rémunérations. Les dispositions proposées par la SNCF résultent de la révision de l'accord salarial 1989 en complément de l'accord salarial du 13 décembre 1988.

Les dernières dispositions ont été arrêtées par les partenaires sociaux le 2 février 1990. Elles prévoient notamment :

- une augmentation de salaire de 0,5 % au 1er décembre 1989.
- une modification du calendrier des augmentations effectuées en 1989.
- une adaptation de la grille des coefficients hiérarchiques.

. **décision du 13 août 1990** : modification du chapitre 6 ayant trait au déroulement de carrière. Les modifications proposées à l'article 19 consistent en l'attribution d'indices, en cours d'année, aux agents cessant leur service pour retraite, démission, réforme ou décès avant le 1er janvier de l'exercice suivant, avec prise d'effet le 1er du mois suivant la cessation de service.

. décision du 22 novembre 1990 : modification du chapitre 5 concernant l'admission au cadre permanent ainsi que le stage avant commissionnement. Les modifications proposées pour les articles 3 § 1, 5 § 1, 6 § 2, 8 § 3 et 5 concernent l'admission de certains agents recrutés en cadre permanent, et plus spécialement les attachés.

. décision du 22 novembre 1990 : modification du chapitre 1 relatif au droit syndical et à l'exercice des fonctions syndicales. Cette modification vise les articles 4, 5, 7 et 9 et concerne les agents mis à disposition, la disponibilité pour exercice de fonctions syndicales, les congés de fonctionnement ainsi que ceux des délégués syndicaux.

. décision du 18 décembre 1990 : modification du chapitre 6 relatif au déroulement de carrière. Elle vise les articles 4 et 17 qui concernent l'établissement des listes d'aptitude et des listes de classement en indice.

2.2.3 DISPOSITIONS RELATIVES A LA RATP

Antérieurement à la promulgation de la loi n° 82.915 du 28 octobre 1982 relative au développement des institutions représentatives du personnel, la RATP, établissement public à caractère industriel et commercial, n'était pas assujettie à l'obligation de constitution d'un comité d'entreprise.

Toutefois, elle s'était dotée d'un comité d'entreprise à caractère statutaire et de six comités professionnels à raison d'un par grande activité de la régie. Les membres de ces derniers comités étaient élus par le personnel et connaissaient des seuls problèmes de compétence technique.

L'intervention de la loi du 28 octobre 1982 susvisée a rendu obligatoire l'institution de comités d'entreprise dans les établissements publics à caractère industriel et commercial, donc à la RATP.

La régie a alors engagé un processus d'adaptation des institutions existantes au terme duquel, après consultation des intersyndicales, réunion de la commission du statut et délibération du conseil d'administration approuvée par lettre ministérielle du 2 juillet 1985, ont été créés :

- un comité d'entreprise de droit commun,
- sept comités économiques de direction.

Les membres désignés de ces derniers comités tenaient leurs prérogatives d'habilitation du comité d'entreprise. L'objet essentiel de ces comités consistait à préparer les travaux du comité d'entreprise en facilitant la prise en compte des intérêts des agents dans les décisions concernant notamment la gestion et l'évolution économique et financière de leur direction ou service.

Or, au printemps 1990, le nouveau Président-Directeur Général de la RATP a décidé de modifier la structure organisationnelle de l'entreprise dans le sens d'une plus grande décentralisation en créant désormais trois niveaux :

- des unités réparties en unités décentralisées opérationnelles, unités décentralisées techniques et sociales, et unités spécialisées,
- des départements,
- une direction générale formée, autour du Président et d'une équipe de cinq Directeurs généraux Adjoints.

Une décision du 22 novembre 1990 du ministre chargé des transports a homologué les modifications des articles 166, 167 et 168 du statut du personnel ainsi que celles de l'annexe 13/2 A audit statut.

Ces modifications consécutives à la réforme de la structure organisationnelle de la RATP intervenue en mai 1990 consistent en la création d'un "comité régie d'entreprise" et de "comités départementaux économiques et professionnels", en remplacement du comité d'entreprise unique et des comités économiques de direction.

Les compétences respectives du comité régie d'entreprise et des comités départementaux économiques et professionnels sont désormais les suivantes :

- le comité régie d'entreprise exerce les attributions économiques qui concernent la marche générale de l'entreprise et qui excèdent les limites des pouvoirs des chefs d'établissement ;
- il continue à assurer la gestion de toutes les activités sociales et culturelles existantes ou à créer. Il perçoit à ce titre la totalité de la contribution patronale au financement desdites activités ;
- les comités départementaux économiques et professionnels ont, en matière économique et professionnelle, les attributions et les pouvoirs de comités d'établissement, tels que le prévoit le code du travail. Ils n'assurent ni ne contrôlent la gestion des activités sociales et culturelles, confiée au comité régie d'entreprise.

Cet accord a fait l'objet d'un recours contentieux déposé par la CGC.

III - DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

3.1 DISPOSITIONS DE PORTEE GENERALE

3.1.1. RETRAITE COMPLEMENTAIRE : AMELIORATION DU SERVICE RENDU

Lettre-circulaire ARRCO n° 90.14 du 21 juin 1990

Un nouveau processus est instauré par l'ARRCO en ce qui concerne les retraites complémentaires des non cadres.

L'objectif visé est de mieux répondre aux besoins des futurs retraités.

Il comporte les volets suivants :

- . processus de préinstruction des dossiers, à l'approche de l'âge de la retraite ;
- . estimation et évaluation des droits pour les requérants âgés d'au moins 55 ans.

3.1.2 FINANCEMENT DES RETRAITES COMPLEMENTAIRES

Accord du 25 juin 1990

Cet accord, signé entre le Gouvernement et les partenaires sociaux (CFDT, CFE-CGC, CFTC, FO, CNPF, CGPME) a pour objet le financement des garanties de ressources et du surcoût de la retraite à 60 ans, géré depuis 1983 par l'Association pour la gestion de la structure financière :

- . il permet le maintien de l'Association jusqu'au 31 décembre 1993 ;
- . il prévoit la signature d'un protocole tripartite qui fixera le concours financier de l'Etat (1,75 milliards de francs pour la période du 1er octobre 1990 au 31 décembre 1991, 1 milliard en 1992 et 1 milliard en 1993 soit au total 3,75 milliards) ;
- . il maintient les ressources correspondant aux 20 milliards prévus par l'accord du 4 février 1983, mais le prélèvement sur la fraction des salaires inférieure ou égale au plafond des cotisations de sécurité sociale (11 040 francs par mois au 1er juillet 1990), sur les cotisations d'assurance-chômage perçues par l'UNEDIC et destiné à l'ARRCO est abaissé de 2 % à 1,8 % à compter du 1er octobre 1990.

Le transfert destiné à l'AGIRC reste fixé à 2 % sur les salaires compris entre 1 fois et 4 fois le plafond des cotisations. En conséquence, la cotisation patronale à l'UNEDIC sera réduite de 0,12 point et celle des salariés de 0,08 point au 1er octobre 1990.

3.1.3 CONGE INDIVIDUEL DE FORMATION

Avenant du 21 février 1990 à l'accord national interprofessionnel du 29 mai 1989

L'accord conclu entre le CNPF et la CGPME d'une part, et la CFDT, CFTC et FO d'autre part, prend des dispositions financières nouvelles en ce qui concerne les salariés ayant obtenu un congé individuel de formation.

Cette contribution de 0,15 % est prise en compte dans la contribution totale du financement de la formation qui demeure fixée à 1,2 %.

Accord national interprofessionnel du 24 mars 1990 relatif aux contrats de travail à durée déterminée et au travail temporaire

Cet accord prévoit l'extension du droit au congé individuel de formation aux salariés sous contrat de travail à durée déterminée ou sous contrat de travail temporaire, sous certaines conditions d'ancienneté et sous réserve de produire un bordereau individuel d'accès à la formation (BIAF) remis par l'employeur en même temps que le bulletin de salaire.

Le financement de ces demandes de congé individuel de formation est assuré par une contribution obligatoire des entreprises de 1 % du montant de la rémunération totale brute due au salarié bénéficiaire du BIAF.

Protocole d'accord du 28 mars 1990 relatif au crédit de formation individualisé pour les salariés (CFI).

Ce protocole a fixé les conditions dans lesquelles les organismes gestionnaires des congés individuels de formation, tel que le FONGECIF Transport, devaient gérer les demandes de crédit formation individualisé versées par l'article L 931-2 du code du travail.

Le crédit formation individualisé est mis en oeuvre au bénéfice des salariés qui souhaitent acquérir une qualification professionnelle correspondant au niveau V. Ces derniers doivent déposer une demande selon les principes retenus par les dispositions légales en vigueur ainsi que les dispositions contractuelles relatives au congé individuel de formation.

3.2 DISPOSITIONS SALARIALES SPECIFIQUES AU DOMAINE DES TRANSPORTS

3.2.1 SNCF

Négociations collectives

Un accord salarial a été conclu le 4 avril 1990 entre la direction et les organisations syndicales suivantes : CFTC, FMC, CFE-CGC et FGAAC.

Cet accord prévoit notamment 3 augmentations de 1,1 % au 1er mars, 0,9 % au 1er juillet et 0,5 % au 1er septembre, par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1989.

Il comporte également une clause de "révoiyure" pour le début de l'exercice 1991.

3.2.2 RATP

Un accord salarial a été conclu le 12 avril 1990 entre la Direction et les syndicats CFE-CGC, CFTC, CGT-FO et autonomes.

Cet accord prévoit notamment des augmentations de 1,3 % au 1er avril et 1,2 % au 1er octobre 1990, complétées par une hausse de la prime annuelle de gestion pour les salaires les moins élevés, par relèvement de son minimum.

De plus la Direction s'engage à ouvrir des négociations sur la politique sociale de l'entreprise et notamment sur les métiers et le déroulement de carrière.

Enfin, comme à la SNCF, cet accord comporte une clause de "révoiyure".

3.2.3 TRANSPORTS PUBLICS URBAINS (VOYAGEURS)

L'UTP et les fédérations CFDT, CFE-CGC, CFTC et FNCR ont conclu le 15 février 1990 un accord conservatoire sur les salaires minimaux.

Le salaire national minimal, coefficient 100, ancienneté zéro, est porté de 31,75 francs au 1er novembre 1989 à 31,89 francs au 1er février 1990, soit une augmentation de 1 %. Aucun autre accord de salaire n'a été conclu depuis.

3.2.4 TRANSPORTS ROUTIERS

Dans le cadre de la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, l'accord du 5 décembre 1990 prévoit deux relèvements successifs des barèmes des rémunérations garanties pour l'ensemble des catégories de personnel :

- au 1er décembre 1990, l'augmentation est de 3,75 % par rapport aux valeurs d'octobre 1989. Cette revalorisation prend en compte la recommandation patronale du 1er juillet 1990 ;

. au 1er février 1991, une nouvelle augmentation est applicable sur le barème en vigueur au 1er décembre 1990 (1 %).

Cet accord a eu pour effet de maintenir tous les salaires conventionnels fixés par la grille à un montant supérieur au SMIC.

Ouvriers : le premier coefficient est porté à 5 400 francs puis à 5 454 francs. Le coefficient 150 passe à 6 122 francs puis à 6 183 francs pour le personnel des transports de marchandises et des entreprises de déménagement, à 5 947 francs puis à 6 006 francs pour le personnel des transports de voyageurs.

Employés : le salaire professionnel garanti est de 5 400 francs puis 5 454 francs au coefficient 100 et de 5 981 francs puis 6 041 francs au coefficient 148,5.

Maîtrise : le salaire professionnel garanti est de 6 043 francs puis 6 103 francs au coefficient 150 et de 9 064 francs puis 9 155 francs au coefficient 225.

Cadres : la rémunération annuelle garantie est de 112 013 francs puis 113 133 francs au coefficient 100 et de 162 419 francs puis 164 043 francs au coefficient 145.

Cet accord a été signé par l'UFT et l'UNOSTRA d'une part, la CFE-CGC et la CGT-FO d'autre part.

Un second avenant revalorise les indemnités de frais de déplacement des ouvriers en vigueur depuis le 16 octobre 1989. L'augmentation est de 5,2 % pour les repas et de 10,9 % pour les repas journaliers (chambres). Les frais de déplacement des ouvriers sont fixés aux valeurs suivantes, à compter du 5 novembre 1990 : 55,50 francs, 34,30 francs et 127,55 francs (taux communs) respectivement pour les indemnités de repas, de casse-croûte et de repas journalier.

Par ailleurs, à l'issue de la réunion du 5 décembre 1990, l'UFT a officiellement dénoncé l'article 15 du protocole relatif aux frais de déplacement signé en 1974. Cet article liait la révision des taux des indemnités aux variations de l'indice annuel de l'INSEE "hôtel, café, restaurant". Un indice que l'UFT estimait très inflationniste et peu fiable. Toutefois, en application des textes, les dispositions actuelles du protocole subsisteront pendant quinze mois. Aussi ces barèmes ont été modifiés comme à l'accoutumé et il en résulte une augmentation de 5,2 % pour les repas et de 10,9 % pour les nuités.

Cette dénonciation a été accompagnée de propositions patronales visant à mettre en place un nouveau dispositif de revalorisation des indemnités et qui ont déjà été examinées au cours des réunions de la commission nationale d'interprétation et de conciliation.

3.2.5. TRANSPORTS AERIENS

Personnel au sol des entreprises de transport aérien

Les travaux de modification de la grille de classification des emplois se sont poursuivis en 1990. Sur les 4 filières de la convention, la révision de la filière exploitation est achevée, celle de la filière commerciale est en voie de l'être ; reste à entreprendre la révision des filières technique et administrative dont les travaux devraient aboutir d'ici la fin de l'année.

Personnel navigant technique des entreprises de transport aérien et assimilées

Un accord a été conclu le 8 février 1990 qui a pour objet d'inclure dans les qualifications l'emploi d'instructeur en formation pratique complémentaire. Cet accord a fait l'objet de l'avenant n° 3 à la convention collective.

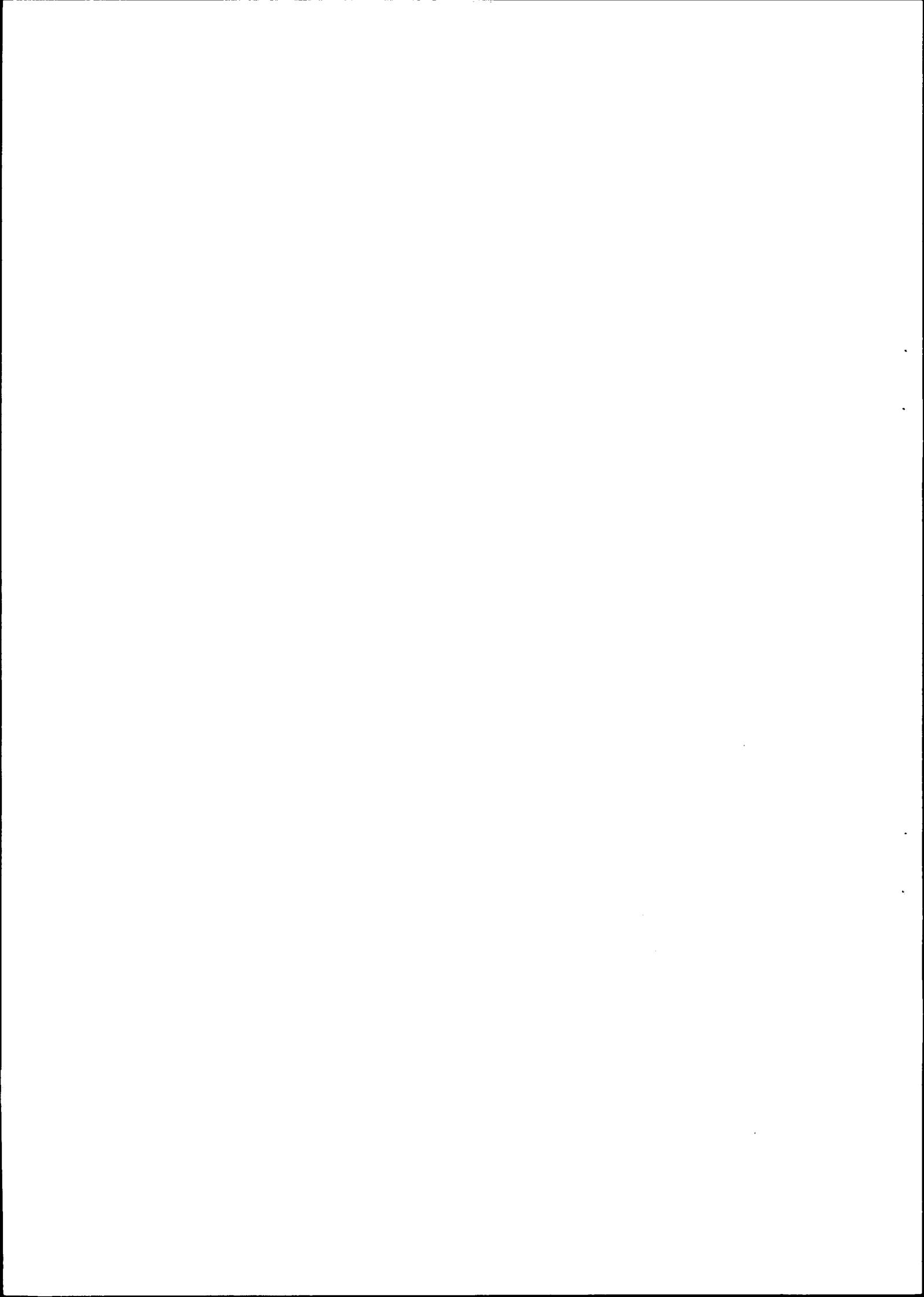
Personnel navigant commercial d'AIR INTER

Un accord a été signé le 17 février 1990 entre la compagnie AIR INTER et le Syndicat national du personnel navigant commercial prorogeant jusqu'au 30 juin 1992 les effets de la convention collective du personnel navigant commercial du 19 octobre 1984 qui a cessé de produire effet le 30 juin 1988.

Personnel navigant commercial d'UTA

Un accord d'entreprise du personnel navigant commercial a été conclu le 24 octobre 1990 entre l'UTA d'une part, le Syndicat national du personnel navigant commercial et la Fédération de l'équipement, des transports et des services CGT-FO d'autre part. Cet accord qui fixe les règles relatives à la carrière, aux conditions de travail, à la rémunération, aux congés, aux licenciements pour motif économique, reprend l'essentiel du régime de travail de l'ancienne convention collective du PNC du 19 octobre 1984.

Les mesures législatives et réglementaires adoptées aux niveaux communautaire et national devraient faire l'objet d'une évaluation régulière de leurs résultats, ce qui n'est pas le cas actuellement.



Deuxième Partie

SITUATION DE L'EMPLOI

La Commission des Comptes des transports de la Nation, dans son rapport intérimaire pour 1991, confirme d'un point de vue global, une évolution favorable de l'emploi pour les activités du transport (cf. tableau n° 1) :

- ainsi pour l'ensemble des "secteurs(1)", la croissance des effectifs salariés en 1990, de 1,7, est comparable à celle de l'année précédente (1,5), ce qui correspond à 14.700 créations d'emploi ;

	Effectifs salariés des <i>secteurs (1) du transport</i>	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	4,6
1987	837,9	18 210,0	4,6
1988	848	18 388,0	4,61
1989	860,6	18 665,0	4,61
1990	875,3	18 881,0	4,63

- par "branche"(1), l'évolution des effectifs est différente, particulièrement dans le domaine ferroviaire.

On trouve des situations très contrastées suivant les modes et la nature des activités :

Salariés de la *branche*

Moyenne annuelle en milliers (effectifs heure)

Evolution en %

	1986	1987	1988	1989	1990		1987	1988	1989	1990
68 tr. ferroviaire (*)	134,20	127,90	122,80	118,30	116,40	68 tr. ferroviaire (*)	-4,70	-4,00	-3,60	-1,60
691 tr. rout. de march	192,80	197,60	208,90	221,90	231,30	691 tr. rout. de march	2,50	5,70	6,20	4,20
692 tr. routier de voy.	154,00	158,30	160,10	161,20	163,70	692 tr. routier de voy.	2,80	1,10	0,70	1,50
70 Navigation int.	2,70	2,20	2,20	2,10	2,00	70 Navigation int.	-18,50	0,00	-4,50	-4,70
71 Transports marit.	18,10	16,90	15,90	15,00	15,00	71 Transports marit.	-6,60	-5,90	-5,60	0,00
72 transports aériens	53,70	54,80	56,50	60,20	62,90	72 transports aériens	2,00	3,10	6,50	4,50
73-4 act. annexes	181,10	184,90	189,40	191,60	194,70	73-4 act. annexes	2,00	2,40	1,10	1,60
Total	736,60	742,60	755,80	770,30	786,00	Total	0,80	1,70	1,90	2,00

Source I.N.S.E.E. - O.E.S.T.

(*) La branche ferroviaire ne comprend qu'une partie des effectifs de la S.N.C.F. (58 %) par exclusion des activités, telles qu'en tretien des voies et du matériel, publicité etc...

(1) Rappel de la distinction secteur/branche.

Le secteur regroupe les unités institutionnelles, la branche des unités de production homogènes.

Les évolutions sont positives sauf pour les transports ferroviaires et la navigation intérieure.

Les salariés des transports routiers de marchandises, comme ceux des transports aériens sont en très nette augmentation, toutefois légèrement inférieure à l'année précédente.

Non salariés de la branche

Moyenne annuelle en milliers

Evolution en %

	1986	1987	1988	1989	1990		1987	1988	1989	1990
68 tr. ferroviaire (*)	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	68 tr. ferroviaire (*)	0,00	0,00	0,00	0,00
691 tr. rout. de march	25,20	25,50	26,20	26,80	27,20	691 tr. rout. de march	1,20	2,70	2,30	1,50
692 Tr. routier de voy.	32,60	33,00	34,00	34,70	35,20	692 Tr. routier de voy.	1,80	3,00	5,10	1,40
70 Navigation int.	4,30	4,30	4,50	4,50	4,60	70 Navigation int.	0,00	4,60	0,00	2,20
71 Transports marit.	0,30	0,30	0,30	0,30	0,30	71 Transports marit.	0,00	0,00	0,00	0,00
72 transports aériens	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	72 transports aériens	0,00	0,00	0,00	0,00
73-4 sect. annexes	3,20	3,20	3,30	3,40	3,40	73-4 sect. annexes	0,00	3,10	3,00	0,00
Total	69,90	66,60	68,60	70,00	71,00	Total	4,70	3,00	2,00	1,40

Source I.N.S.E.E. - O.E.S.T..

(*) La branche ferroviaire ne comprend qu'une partie des effectifs de la S.N.C.F. (58 %) par exclusion des activités, telles qu'entretien des voies et du matériel, publicité etc...

Après une diminution de 1987, l'effectif total augmente à nouveau progressivement. Cet effectif reste limité et constant dans les transports ferroviaires, les transports maritimes et aériens. Il prend une part croissante dans les transports routiers de voyageurs et de marchandises.

CHAPITRE I - DONNÉES PAR MODE -

1-1. TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES -

1-1.1. Les données de l'enquête annuelle d'entreprises (cf. tableau 2a-2b-3a-4a)

Les données disponibles portent sur l'année 1988.

Bien que le présent rapport concerne l'année 1990, elles sont fournies compte tenu de leur caractère détaillé et définitif.

1-1.1.1. Données communes (tableaux 2)

- Le nombre d'entreprises a augmenté considérablement (+ 12,6 % contre + 4 % en 1987) ;

- le nombre de salariés s'accroît de 7 % ;
- le personnel roulant augmente de 8,5 %.

1-1.1.2. Transport de marchandises (tableau 2 b)

a- Données globales

- Le nombre d'entreprises sans salariés a augmenté de 13,2 % et représente 39,2 % du total ;
- le nombre des entreprises de moins de 10 salariés a augmenté de 15,8 %. Il représente 85,4 % du total ;
- le nombre d'entreprises de 10 à 50 salariés a augmenté de 4,40 %. Il représente 12,7 % du total ;
- le nombre d'entreprises de plus de 50 salariés a augmenté de 12,6 %. Il représente 1,9 % du total ;
- le nombre d'entreprises de plus de 200 salariés a augmenté de 6,7 %. Il représente 0,2 % du total.

On note parfois que le pourcentage d'évolution du nombre des entreprises est plus élevé que celui du nombre de salariés. Ceci peut être en partie expliqué par le développement du recours à la sous-traitance.

b- Location de véhicules industriels (tableau 4)

On note une augmentation du nombre des entreprises de 26,2 %, à l'inverse de l'année précédente (- 13,80 %) ainsi qu'une croissance sensible du nombre de l'ensemble des salariés (11,8 % contre 1,11 %) et particulièrement de celui des salariés roulants (12,5 % contre 0,40 %).

c- Auxiliaires du transport (tableau 5)

Evolution inverse à celle de l'année précédente, le nombre des entreprises a augmenté de 3,9 % et leurs effectifs de 5,3 %.

Cependant on constate une diminution du nombre et de la part des effectifs des entreprises de moins de 10 salariés.

1-1.1.3. Transport de voyageurs

Le nombre d'entreprise a diminué de 3 %, les effectifs de salariés et non salariés de 1,7 %, tant pour l'urbain que pour l'interurbain.

Les entreprises de plus de 50 salariés regroupent 93,6 % des salariés dans l'urbain, 50,3 % dans l'interurbain, chiffres comparables à ceux de l'année précédente.

1-1.2. Autres données relatives à l'emploi

Ces données proviennent d'une part de l'U.N.E.D.I.C. : elles concernent les effectifs salariés du secteur industriel commercial et semi-public par activité économique, au 31 décembre 1989.

Elles proviennent d'autre part du Centre de Productivité des Transports (C.P.T.) et de la Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi et la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (C.P.E.).

L'ensemble de ces données a un caractère plus global mais moins définitif que celle de l'E.A.E..

1-1.2.1. Situation de l'emploi fin 1989 (U.N.E.D.I.C.)

a- Transport de marchandises

Etablissements (au 31 décembre)			Evolution en % 88/89	Activités	Effectifs au 31/12/1981	Effectifs 31/12/1989 (rectifiés)	Effectifs au 31/12/1989	Evolution en % 1988/1989
1981	1988	1989						
8 308	9 560	9 913	3,69	Transports routiers de marchandises en Z.L.	97 630	122 377	129 555	+ 5,86
7 344	8 795	9 607	9,23	Camionnage et transp. de marchandises en Z.C.	58 215	79 691	85 600	+ 7,41
1 429	1 252	1 262	0,79	Déménagement	14 484	12 645	12 749	+ 0,82
1 449	1 759	1 807	2,72	Location de véhicules industriels	19 887	23 611	24 555	+ 4,00
2 458	2 561	2 589	1,09	Collecte de frets terrestre et fluvial	61 103	63 497	65 153	+ 2,60
20 988	23 927	25 178	+ 5,22	TOTAL	251 319	301 821	317 612	+ 5,23

Par rapport à l'année précédente, les observations suivantes peuvent être formulées :

- toutes les évolutions sont positives, tant en ce qui concerne le nombre d'établissements que celui des effectifs ;
- la forte évolution des transports en zone longue, comme en zone courte se confirme, tout particulièrement pour ces derniers (effectifs + 7,41 % ; nombre d'entreprises + 9,2 %) ;
- le nombre et les effectifs des entreprises de déménagement sont en légère augmentation ;
- pour la location de véhicules industriels, comme pour la collecte de fret, les augmentations du nombre d'entreprises, ainsi que celui de leurs effectifs se confirment.

Si l'on compare le secteur des transports routiers de marchandises à l'ensemble des secteurs d'activités de l'économie tels qu'ils relèvent de l'U.N.E.D.I.C., il apparaît bien comme créateur d'emploi puisque ses effectifs ont augmenté en 1989 de 5,23 %, à comparer aux 3,15 % pour l'ensemble de l'économie.

b- Transport de voyageurs

Etablissements (au 31 décembre)			Evolution en % 88/89	Activités	Effectifs au 31/12/1981	Effectifs 31/12/1988 (rectifiés)	Effectifs au 31/12/1989	Evolution en % 1988/1989
1981	1988	1989						
300	309	309	0	Transport urbain de voyageurs	29 111	31 542	32 326	+ 2,48
2 249	2 388	2 405	0,7	Transport routier interurbain de voyageurs	41 722	46 212	47 793	+ 3,42
2 131	2 116	2 227	5,2	Taxis	8 234	8 616	9 178	+ 6,52
4 680	4 813	4 941	2,65	TOTAL	79 067	86 370	89 297	+ 3,38

Les effectifs globaux des transports urbains et interurbains routiers de voyageurs ont évolué favorablement de 3 % de 1988 à 1989 soit à un rythme deux fois plus rapide qu'en 1988.

c- Données communes

Le tableau ci-dessous donne la comparaison des effectifs salariés de l'ensemble des activités économiques et celle des secteurs des transports terrestres (hors R.A.T.P. et S.N.C.F.)(1) :

Années	Transports terrestres (UNEDIC)	Evolution en %	Toutes activités (U.N.E.D.I.C.)	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	12 839 909	+ 1,06
1988	390 959	+ 4,3	13 154 318	+ 2,45
1989	409 023 (*)	+ 4,62	13 568 978 (*)	+ 3,15

(*) chiffres provisoires

(1) soit : transports ferroviaires, transports routiers, transports urbains (sauf taxis), transport par conduite, navigation intérieure, collectes de fret et manutentions terrestres et fluviales.

On constate donc que la croissance des effectifs dans les transports terrestres est plus importante que celle de l'ensemble des activités économiques, mais dans une moindre proportion que les années précédentes.

1-1.2.2. Situation de l'emploi dans les entreprises de transport en 1990

Les données proviennent de deux sources :

a- Le Centre de Productivité des Transports

Le C.P.T. procède à des enquêtes trimestrielles qui font apparaître que, comme par le passé, les plus forts pourcentages de recrutement sont atteints dans les postes de conducteurs : en hausse la première moitié de l'année, en baisse la seconde.

Pour les autres postes (cadres, ouvriers, agents de maîtrise et autres personnels) la situation reste stable.

Les plus forts taux de recrutement de personnel intérimaire ou à contrat à durée déterminée se situent, en fonction du phénomène saisonnier, en milieu d'année.

En fin d'année, le C.P.T. constate que le tassement se poursuit sans s'accélérer. Les entreprises, dont les effectifs se stabilisent, représentent 80 % , le reste se partageant entre celles qui augmentent leur effectif, et celles qui le réduisent.

b- La Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi et la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (C.P.E.)

Celle-ci estime, fin 1990, l'effectif de ces secteurs à 410.000 personnes dont 93,5 % correspondent à des fonctions spécifiques du transport, ce qui correspond à une augmentation de 5,12 % par rapport aux évaluations de fin 1989 (supérieure aux 2 % prévus).

La famille professionnelle "technique d'exploitation" tend à diminuer (transports internationaux et déménagement)

Les postes de manutention et magasinage tendent à s'accroître.

Tous les postes de conduite sont en augmentation (voyageurs + 9,9 %, marchandises + 5,12 %). Contrairement aux prévisions de l'an dernier, la baisse des emplois offerts dans la conduite (transport de marchandises, avec exigences particulières) ne s'est pas manifestée.

Pour 1991, la C.P.E. prévoit une augmentation du nombre des postes offerts dans l'ensemble des familles professionnelles de 2 %.

L'étude des 6 tableaux de bord de l'emploi et de la formation concernant les régions Champagne-Ardenne, Ile-de-France, Midi-Pyrénées, Picardie, Provence-Côte d'Azur et Rhône-Alpes permet de prévoir que les besoins en matière d'emploi dans les 3 années à venir devraient essentiellement se faire sentir dans les familles "Conduite," "Exploitation" et "Vente Achat".

Par famille %	Familles professionnelles(a)	Nombre total des postes de travail offerts		Nombre de salariés en stage au titre des plans de formation	
		Estimations fin 1990	Prévisions 1991	Prévisions 1991 (h)	
5	Direction	20 500	==	+	
	Gestion				
(1	- Finances - Comptabilité	4 100	==)	
4 (0,5	- Personnel - Formation	2 050	+) -	+
(1,5	- Administration	6 150	-)	
(1	- Informatique	4 100	==)	
2	Vente/achats	8 200	+	=	+
	Techniques d'exploitation				
(4,5	- Transports internationaux	18 450	==)	
16 (9,5	- Transports nationaux	38 950	+) =	+
(2	- Déménagement	8 200	+)	
10	Manutention/Magasinage	41 000	+		
	Conduite de véhicules				
	- Transport de personnes				
(1	• 1er groupe(b)	4 100	+)	
11,5 (10,5	• 2ème groupe(c)	43 050	==)	
	- Transport de marchandises) =	
(15,5	• 1er groupe(d)	63 550	=)	
41 (17,5	• 2ème groupe(e)	71 750	+)	
(8	• 3ème groupe(f)	32 800	+)	
4	Maintenance des véhicules	16 400	=	-	+
6,5	Interprofessionnel	26 650	-		
100	Toutes catégories profes. confondues	410 000 (g)	+ 2 %	Tendance générale +	

(a) Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité et à une même technicité professionnelles, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité. C'est l'ensemble des emplois liés à l'exercice d'une activité de l'entreprise ou à un domaine de l'administration de l'entreprise, c'est l'espace naturel dans lequel évoluent habituellement les salariés, et à l'intérieur duquel se produit l'évolution la plus fréquente de carrière.

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

(c) Emplois autres que ceux relevant du 1er groupe (services réguliers, services scolaires, régulières, excursions à la journée, etc.).

(d) Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante.

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

(f) Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches (autonomie, technicité, etc.).

(g) Dont 93,5 % correspondent à des fonctions spécifiques du transport.

(h) La présence de 2 signes indique une divergence d'appréciation entre le groupe A.F.T. et PROMOTRANS.

1-2. S.N.C.F. (tableau n° 6) -

L'effectif total réel de la S.N.C.F. est passé de 212.993 au 31 décembre 1989 à 208.417 au 31 décembre 1990 (dont 10.188 personnels contractuels à l'exécution) soit une diminution de 1,8 %.

Cette diminution est particulièrement sensible pour le personnel sédentaire, qui représente 61,5 % de l'effectif total : - 4,2 %.

Elle est moindre pour les agents de conduite : - 0,5 %.

Par contre, sont en augmentation les effectifs des cadres (+ 4,4 %) de la maîtrise (+ 2,5 %) ainsi que celui des agents de train (+ 3 %).

La main-d'oeuvre féminine représente en 1990 avec un total de 25.047, 12 % de l'effectif général (moyenne plus faible que celle des femmes dans les transports estimée à 18 %, elle-même nettement inférieure à celle de l'ensemble des activités : 42 %).

Elle constitue 2,4 % des cadres supérieurs, 9,4 % des agents du cadre permanent et 62,3 % des contractuels.

L'effectif réel originaire des D.O.M.-T.O.M. représente 1,3 % de l'effectif total.

1-3. R.A.T.P. (tableau n° 7) -

D'après le projet de bilan social 1990, les effectifs de la R.A.T.P. s'élevaient au 31 décembre 1990 à 39.625 agents contre 39.778 au 31 décembre 1989. L'effectif des agents de conduite (machinistes) comme celui du personnel sédentaire est en légère diminution.

Le solde entre les admissions au cadre et les sorties est négatif de 153.

La part de la main-d'oeuvre féminine dans l'effectif total est constante : 16,32 %.

L'importance limitée du travail féminin dans les effectifs salariés des entreprises de transports est constatée, en nombre et en niveau de qualification, dans l'ensemble des activités de transports quelle que soit la taille des entreprises.

1-4. TRANSPORTS AÉRIENS

Le transport aérien est un secteur très sensible où la situation de l'emploi, liée à l'état du trafic, peut varier très rapidement.

Or en 1990 la croissance des trafics n'a été que de 4,2 %, donc très inférieure aux années précédentes (+ 10,3 % en 1989, + 9,34 % en 1988).

Le tableau ci-après montre les effectifs des principales compagnies au 31/12/90 (certains effectifs au 31/12/89 sont rappelés entre parenthèses).

Compagnies	EFFECTIFS			
	SOL	P.N.T.(1)	P.N.C.(2)	TOTAL
AIR FRANCE*	31 530 (31 061)	2 285 (2 236)	5 788 (5 760)	39 603 (39 057)
AIR INTER	7 960 (7 441)	934 (858)	1 998 (1 751)	10 892 (10 050)
U.T.A. *	5 523 (5 492)	422 (395)	1 047 (954)	6 992 (6 841)
T.A.T.	1 075 (975)	304 (277)	316 (274)	1 695 (1 526)
AIR LITTORAL	448 (318)	327 (199)	85 (65)	860 (582)
MINERVE	246	74	181	501
EUROPE AERO SERVICE	425 (412)	146 (129)	133 (129)	704 (670)
EURALAIR	243	89	48	380
CORSE AIR	127	30	64	221
AIR VENDEE	82 (50)	34 (28)	0 0	116 (78)

* Pour AIR FRANCE et U.T.A. les agents hors métropole sont pris en compte.

(1) Personnel navigant technique

(2) Personnel navigant commercial

On constate une augmentation générale, qui est variable selon les entreprises et selon les catégories de personnels ; ainsi elle est très importante à AIR LITTORAL et demeure constante à T.A.T. Dans le groupe AIR FRANCE, AIR INTER et U.T.A. on constate un ralentissement de la progression.

En 1990, la constitution du groupe AIR FRANCE, AIR INTER et U.T.A., l'ouverture de lignes à la concurrence, comme l'abandon de certaines lignes par AIR FRANCE, ont entraîné des modifications profondes du "paysage aérien".

De ce fait on a assisté à une restructuration des compagnies aériennes : certaines d'entre elles comme EUROPE AERO SERVICE, UNI AIR, AIR VENDEE et AE-ROLEASING ont dû faire face à une situation difficile envisageant parfois de recourir à des mesures de licenciement économique. Par contre le groupe MINERVE-AIR LIBERTE ainsi qu'AIR LITTORAL ET T.A.T. prennent une place de plus en plus significative. Les partenaires extérieurs s'imposent également dans le transport aérien, comme le Club Méditerranée, la Caisse des dépôts, la G.M.F., etc...

1-5. NAVIGATION FLUVIALE -

Plusieurs sources statistiques (D.T.T. - O.N.N. - U.R.S.S.A.F.) sont actuellement disponibles, leurs résultats sont parfois divergents.

Selon l'O.N.N., l'effectif des bateliers a évolué entre 1986 et 1990 (1er janvier) de la façon suivante :

	1986	1987	1988	1989	1990
Indépendants	2 564	2 337	2 137	1 997	1 840
Salariés	2 261	2 438	2 319	1 655	1 648
TOTAL	4 825	4 775	4 456	3 652	3 488

La diminution de l'ensemble des effectifs est particulièrement sensible entre 1988 et 1989 (- 18 %), spécialement pour les salariés. Elle est moins forte entre les deux dernières années (- 4,5 %).

- L'effectif des artisans a donc diminué de 7,8 % en 1990, soit légèrement plus que l'année précédente (- 6,5 %).

Cette réduction s'explique en partie par les départs anticipés à la retraite favorisés par l'application du plan économique et social du Gouvernement, inscrit dans un programme pluriannuel (90-92).

Ce nouveau dispositif créé en conformité avec l'action coordonnée d'assainissement structurel décidé au niveau communautaire, favorise dans des conditions plus avantageuses qu'auparavant le départ d'artisans bateliers.

C'est ainsi que 400 artisans ont quitté le métier, que 500 autres ont pu, soit moderniser leurs bateaux pour accroître leur compétitivité, soit s'installer (dont 100 jeunes).

- L'effectif des salariés

• Certains services enregistrent une diminution ces deux dernières années, entre 26 et 29 % mais l'évaluent différemment suivant les années :

	ONN		URSSAF - batellerie	
	en milliers	Evolut. %	en milliers	Evolut. %
1988	2 319		2 238	
1989	1 655	- 28,6	1 986	- 11,2
1990	1 648	- 0,4	1 648	- 17,0

Il n'est malheureusement pas possible, en l'état actuel des informations, d'expliquer cette distorsion.

Le C.A.F., qui ne dispose pas d'outil statistique, s'étonne de l'ampleur de l'évolution des deux dernières années : il estime que si la productivité a augmenté, aucune mesure de licenciement collectif d'importance n'est intervenue ; la croissance générale des trafics fluviaux a essentiellement été le fait d'armement employant des salariés ; de plus ces statistiques ne rendent pas compte du développement des activités touristiques fluviales qui a été obligatoirement un facteur de création d'emplois.

• Les évaluations de l'U.N.E.D.I.C. semblent confirmer l'analyse du CAF :

1.1.1988	:	1 860)	
1.1.1989	:	1 828)	chiffres rectifiés
1.1.1990	:	1 977	(chiffres provisoires)

1-6. LES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT -

La perspective de suppression des opérations douanières intracommunautaires dès le 1er janvier 1993 préoccupe vivement la profession des commissionnaires en douane.

Devant la perspective d'une perte de 15.000 emplois minimum, de 3,5 MM de chiffre d'affaires et d'un coût de reconversion du même ordre de grandeur, une étude sur l'impact économique et social des mesures envisagées sur les entreprises des 12 Etats membres et la situation de l'emploi a été acceptée dans son principe par les services de la Commission des Communautés Européennes.

Trois grands objectifs sont fixés à cette mission d'audit :

- Pratiquer une photographie de l'existant afin de cerner avec précision l'ampleur du problème au niveau quantitatif. Il s'agit d'apprécier le nombre d'emplois supprimés, le coût de ces suppressions d'emploi, le volume des activités économiques supprimées.

- Le second objectif consiste à analyser de façon fine la population concernée afin d'apprécier les difficultés de reclassement, le potentiel de reconversion des salariés en cause, les coûts de reclassement, les alternatives possibles qui pourraient être offertes.

- Le troisième objectif consiste à faire les propositions micro et macro économiques nécessaires à la mise en place des plans sociaux adaptés à chaque pays et aux conditions particulières propres à chaque point de dédouanement, ces plans seront présentés aux Pouvoirs Publics nationaux ou communautaires, de façon à obtenir des financements d'actions dès le début de l'année 1992, au plan national et régional.

En France, le Comité de Pilotage de cette étude, comportant des représentants de la Profession, des Hauts Fonctionnaires et des représentants de nos Partenaires Sociaux, s'inscrit dans cette démarche pragmatique et a d'ores et déjà procédé à la constitution de son échantillonnage.

En raison de la proximité de l'échéance du marché unique, la Commission sociale souhaite que l'étude proposée à la Commission de la C.E.E. soit activement menée à son terme et que des mesures soient rapidement adoptées pour assurer l'avenir des entreprises et des personnels concernés.

1-7. LES TRANSPORTS PAR REMONTÉES MÉCANIQUES

Les 560 entreprises exerçant leur activité dans 429 stations ont employé au cours de la saison 1989 - 1990 environ 14 500 personnes (3 500 permanents et 11.000 saisonniers) comme l'année précédente.

L'attention est appelée sur les difficultés de l'emploi dans ce secteur, dont l'activité est particulièrement dépendante des conditions climatiques.

CHAPITRE II - DONNÉES COMMUNES A L'ENSEMBLE DES MODES

2-1. CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES D'ENTREPRISE -

Rappel de notions générales

- Selon la loi sur le redressement et la liquidation judiciaire des entreprises en vigueur depuis le 1er janvier 1986, l'entreprise **défaillante** fait l'objet d'un redressement judiciaire ouvrant une période d'observation à l'issue de laquelle le tribunal se prononce, soit pour la poursuite de l'activité, soit pour la cession, soit pour la mise en liquidation judiciaire.

Ces défaillances sont inscrites au Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales (B.O.D.A.C.C.). Il apparaît que parmi elles, 93 % font l'objet d'une liquidation judiciaire et 6,5 % d'un plan de redressement judiciaire.

- L'ensemble de la population des entreprises est inscrite dans le Système Unifié de Statistiques d'Entreprise (S.U.S.E.).
- Les **créations** sont centralisées dans le répertoire SIRENE.
- Les **disparitions** sont estimées en comparant ces deux fichiers, ce qui introduit une marge d'incertitude. Depuis il convient de signaler que les chiffres de créations et les disparitions sont majorés de 10 à 15 % par une partie des reprises et par les changements de statut juridique des entreprises qui ne correspondent pas à des créations véritables. Par ailleurs, si les créations sont bien enregistrées (le n° SIREN est obligatoire), de nombreuses cessations d'activités ne sont pas déclarées.

a- Données de l'I.N.S.E.E.

Suivant l'**I.N.S.E.E.** (tableau 8 a) dont les chiffres regroupent les entreprises de transports et de télécommunication, le nombre des défaillances est évalué à 2.037 en 1990 soit une augmentation de 32,7 % sur 1989.

Ce chiffre est à rapprocher de l'évolution pour l'ensemble des activités : 13 %. C'est également le pourcentage le plus élevé parmi les secteurs considérés.

Il est également à rapprocher du nombre de créations qui sont 5 fois plus nombreuses que les défaillances (10.834) (tableau 9). Il faut rappeler que 70 % des entreprises de transport ont moins de 5 salariés, ou relèvent de la profession de taxi : or cette catégorie connaît la plus forte fréquence de création et de disparition.

b- Données de l'O.E.S.T.

- L'O.E.S.T. a mené en 1990 une étude sur la démographie du secteur des transports :

- dans ce secteur, à majorité de petites entreprises (68 %), 36 % sont des entreprises de transport routier de marchandises, 33 % des taxis, 11 % des services annexes et 7 % des auxiliaires ;

- La population est très mobile mais l'effectif reste relativement stable :
si le taux de création croît de 9 à 14 %, de 1990/1989 le nombre de disparitions tend également à augmenter.
Les défaillances (qui ne représentent qu'1/5 des disparitions) sont trois fois plus nombreuses.

- Analyse par sous-secteur :

- la majorité des créations intervient parmi les entreprises de transport routier et urbain de marchandises ou de voyageurs, ou parmi les taxis (9.900 sur 11.000 soit 90 %) ;
- les plus forts taux de création sont enregistrés parmi les transports routiers et urbains de marchandises et de voyageurs (16 %) ainsi que chez les auxiliaires de transport ;
- les plus forts taux de défaillance sont intervenus en 1988 parmi les entreprises de transports aériens, les auxiliaires de transport et les agences de voyages ;
Les transports routiers urbains, les taxis et les transports par conduite ont un taux légèrement supérieur à la moyenne du secteur depuis 1985 (1,8 % en 1988) ;
- les plus forts taux de disparition concernent les entreprises de transport aérien, les agences de voyages, les auxiliaires de transports mais également les transports routiers, urbains, les taxis et les transports par conduite, comme l'indique le tableau suivant.

Estimation des disparitions d'entreprises par sous-secteur en 1987-1988

	Créations d'entreprises			Disparitions		Taux de disparition(*)	
	1987	1988	1989	1987	1988	1987	1988
68- Transports Ferroviaires	2	2	2	5	3	10 %	6 %
69- Transports Routiers, Transports Urbains, Transports par conduite	8894	9112	9903	6828	9769	11 %	16 %
70- Navigation intérieure	138	115	72	438	127	20 %	7 %
71- Transports Maritimes et Navigation Côtière	87	58	43	54	-19	17 %	-5 %
72- Transports Aériens	49	35	64	30	29	16 %	14 %
73- Activités Annexes des Transports et entrepôts	123	125	111	3	303	0 %	4 %
74- Auxiliaires de Transport et Agences de Voyages	708	774	767	595	806	12 %	16 %
Total Transports	10001	10221	10962	8001	11017	11%	14 %

(*) Taux de disparition : nombre de disparition/nombre total d'entreprises.

Source : O.E.S.T.

On pourrait conclure que la "vitalité" du secteur transport vient essentiellement des entreprises de transport routier, transport urbain, des taxis et des entreprises de transport par conduite, qui enregistrent les plus forts taux de création et de disparition (16 %). Toutefois la disparité des sources et leur manque de cohérence, l'absence d'élément permettant d'apprécier le caractère sain ou non de certaines créations ou disparitions, la disparité des tailles des entreprises (taxi comparé à une compagnie aérienne) conduisent à interpréter ces chiffres avec la plus grande prudence.

c- La C.A.R.C.E.P.T. (Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance des Transports)

Selon la C.A.R.C.E.P.T. (38.000 entreprises dont 75 % de transport de marchandises) le nombre de disparitions résultant du nombre d'entreprises ayant versé une cotisation en 1990 est de 2.993 soit 7,9 % de son effectif.

ENTREPRISES DISPARUES EN 1990 :
(ETAT AU 28 FEVRIER 1991)

MOTIFS	
Liquidation judiciaire	930
Cessions	379
Disparition du fonds	225
Motifs inconnus	1 459
TOTAL	2 993

ANCIENNETE (exprimée en années)	LIQUIDATION JUDICIAIRE	CESSION DE FONDS
0 < x < 5 : 1 885	647	102
6 < x < 10 : 400	169	62
11 < x < 15 : 180	54	55
16 < x < 20 : 119	24	35
21 < x < 25 : 105	10	31
x > 25 : 304	26	94
TOTAL : 2 993	930	379

	TOTAL	LIQUIDATION JUDICIAIRE	CESSION DE FONDS
1 an	790	144	32
2 ans	465	183	29
3 ans	298	151	16
4 ans	207	111	11
5 ans	125	58	14

Ces chiffres sont difficiles à interpréter, compte tenu de l'importance relative du motif "inconnu".

2-2. LICENCIEMENT POUR CAUSE ÉCONOMIQUE (tableaux n°10) -

Depuis juillet 1989, le ministère du travail a supprimé la statistique administrative de licenciement économique. Aussi n'est-il plus possible d'établir les tableaux numérotés précédemment 10 a et 10 b.

Selon l'Inspection Générale du Travail le nombre de représentants de personnels ou de délégués syndicaux licenciés pour raisons économiques a été, en 1989 de 281, en 1990 de 535 soit une augmentation de 90,3 %. Ces chiffres doivent être considérés en tenant compte du nombre élevé de défaillances d'entreprises, engendrant des licenciements pour raisons économiques, et d'opérations de restructuration dans le secteur des transports routiers.

Le nombre de licenciements pour des motifs autres qu'économiques a été de 126 en 1989 et 181 en 1990, soit une augmentation de 43,6 %.

Les tableaux 10 a et 10 b et 10 c rassemblent les données disponibles pour 1990.

Un accroissement sensible a été relevé en 1990 de licenciements de représentants du personnel dans les entreprises de transport. Ce phénomène qui semble au moins partiellement expliqué par le nombre important des défaillances d'entreprises, mériterait d'être examiné de façon plus détaillée.

2-3. CHÔMAGE (tableaux n° 11) -

Cette rubrique, qui inclut pour la première fois les transports aériens, n'inclut ni la S.N.C.F., ni la R.A.T.P., ni AIR FRANCE qui ne relèvent pas du régime général de l'U.N.E.D.I.C..

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.

Si la référence de travail est supérieure à 6 mois, *l'Allocation de Base 1986* est servie.

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.

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 jours pour un chômeur de moins de 50 ans et 639 jours pour un chômeur âgé de plus de 50 ans, pour une durée minimum de 6 mois d'affiliation au régime au cours des 12 derniers mois.

a- Evolution du nombre de chômeurs indemnisés (tableau 11 a)

- au 31 décembre 1989, transport aérien compris :

- le nombre des entrées de chômeurs indemnisés atteint 42 081. Le pourcentage des salariés des transports indemnisés au cours de l'année, par rapport aux effectifs en activité au 31 décembre (8,27 %) reste toujours inférieur au taux général de l'U.N.E.D.I.C. (10,28 %).
- le nombre des sorties d'indemnisation (soit par une reprise du travail, soit par épuisement des droits réglementaires) atteint 39 134.

• Toutefois, si l'on établit une comparaison avec les chiffres retenus l'an dernier, en ne prenant donc pas en compte le transport aérien, on constate :

- une augmentation du nombre des entrées de chômeurs indemnisés de 7,24 % (40 325 contre 37 600) ;
- une augmentation du nombre des sorties d'indemnisation de 3,4 % (37 748 contre 36 507) ;

- un excédent des entrées en indemnisation sur les sorties de 2 577, alors qu'il n'était que de 1 093 au 31 décembre 1988.

L'analyse par mode permet les observations suivantes :

- bien qu'en diminution depuis l'an dernier, le nombre de chômeurs par rapport à l'effectif en activité au 31 décembre reste important dans la navigation intérieure, et a diminué dans les transports ferroviaires (hors S.N.C.F.) ;
- pour les transports routiers, cette part a légèrement diminué ;
- l'incidence des pratiques de sous-traitance sur l'évolution des chiffres du chômage mériterait d'être approfondie.

b- Nombre d'entrées de chômeurs en indemnisation par tranche d'âge (tableau 11 b)

- Les plus forts pourcentages de chômeurs indemnisés se situent toujours entre 20 et 25 ans pour toutes les activités UNEDIC, comme pour les activités de transport considérées mais de façon moins sensible qu'en 1988. La situation des transports routiers se rapproche de celle de l'ensemble des activités.

- Pour les moins de 20 ans, la situation tend à s'améliorer dans l'ensemble des modes, toutefois moins sensiblement pour les transports routiers.

- Les moins de 30 ans, qui constituent dans l'ensemble des activités 54,2 % des indemnisés, représentent :

- chez les auxiliaires de transport, environ 49 % des indemnisés : cette part tend donc à diminuer légèrement par rapport aux années précédentes ;
- dans le transport aérien, environ 62,6 % des indemnisés ;
- en transport routier, 47,7 % des indemnisés.

c- Nombre de chômeurs indemnisés, répartis selon la taille de l'entreprise (Tableau 11c)

- pour les transports routiers urbains et par conduite, la situation est sensiblement la même que l'année précédente, avec le plus fort pourcentage du nombre d'allocations dans les entreprises de moins de 5 salariés ;

- pour les auxiliaires de transport et agences de voyages, le phénomène est inversé à celui constaté l'année précédente : la situation s'améliore pour les entreprises de moins de 5 salariés et s'aggrave pour celles 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 1988, publiée par l'O.E.S.T. en octobre 1990).

2-4. NOMBRE DES DEMANDEURS D'EMPLOIS -

Le nombre de chômeurs indemnisés doit être comparé au nombre, nettement plus élevé, des demandeurs d'emploi. Il pourrait à ce propos être intéressant de voir l'évolution du nombre de demandeurs postulants à un emploi dans l'entreprise.

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'emplois 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
Moyenne 1984	41 526	1 706 847	2,43
Moyenne 1987	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
Moyenne 1988	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	2,5
4ème trimestre 1989	52 354	1 982 524	2,64
Moyenne 1989	49 365	1 925 071	2,56
1er trimestre 1990	52 222	1 914 926	2,72
2ème trimestre 1990	48 191	1 761 606	2,73
3ème trimestre 1990	51 845	1 875 047	2,76
4ème trimestre 1990	57 768	1 963 475	2,94
Moyenne 1990	52 506	1 878 763	2,79

On constate une nette augmentation en 1990 :

- de la moyenne mensuelle du nombre des demandeurs d'emplois du secteur transport ;
- des pourcentages trimestriels et annuels des demandeurs d'emploi de la branche transport par rapport aux demandeurs d'emplois de l'ensemble des activités : (2,79 contre 2,56 en 89).

- Toutefois, ces chiffres globaux recouvrent des évolutions très différentes suivant les modes, comme le démontre le tableau suivant établi par la C.C.T.N. entre 1986 et 1990 :

Nombre de demandeurs d'emplois en fin de mois d'actifs travaillant auparavant dans les transports (en milliers)

	1986	1987	1988	1989	1990
Transports ferroviaires	3	3	3	3	2
Transports routiers	36	36	36	37	41
- TRM	22	22	22	22	25
- Aut. transp. routiers	14	14	15	15	16
Navigation intérieure	1	1	1	1	1
Maritime	4	4	4	3	3
Aérien	2	2	2	2	2
Auxiliaires	7	7	7	7	8
Total transports	52	53	53	52	58

Source : Ministère du travail : enquête ACEMO.

Les transports routiers de marchandises représentent 43,1 % des demandeurs d'emploi dans les transports en 1990.

Le nombre de demandeurs augmente également chez les auxiliaires :

En 1990, les moyennes augmentent très nettement au 4^e trimestre, du fait des conséquences de la guerre du Golfe sur les activités de voyages.

2-5. LE CHOMAGE PARTIEL

Le ministère du travail 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 :

1982	66 957
1983	72 964
1984	88 720
1985	78 911
1986	23 158
1987	43 971
1988	25 702
1989	12 386
1990	21 260

Comme pour les demandeurs d'emploi, cette augmentation en 1990 est due en grande partie à la répercussion de la crise du Golfe sur l'activité des agences de voyages dont les chiffres ont été en :

septembre 1990	895
octobre 1990	4 349
novembre 1990	2 220
décembre 1990	5 249

2-6. LE TRAVAIL A TEMPS PARTIEL -

a- La Commission des Comptes des Transports de la Nation, se fondant sur les chiffres de l'enquête emploi de l'I.N.S.E.E., compare entre 82 et 89 la part représentée par le travail à temps partiel dans les transports par rapport à l'ensemble de l'économie :

	1982 %	1984 %	1987 %	1989 %
Transport	3,2	4	5,7	5,6
Ensemble des secteurs économiques	9,1	10,3	11,8	12

Le poids relativement faible du temps partiel dans les transports peut être lié à l'importance des hommes par rapport aux femmes dans les effectifs (82 % contre 58 % dans l'ensemble de l'économie).

b- L'enquête annuelle d'entreprise (entreprises de + de 6 salariés)

L'O.E.S.T. établit des séries sur 5 ans (1984 à 1988 inclus) par sous-secteur pour le travail à temps partiel :

- il apparaît clairement que la part du temps partiel est nettement plus importante dans les transports routiers de voyageurs : elle représente le quart des effectifs salariaux totaux et, contrairement à ceux-ci, elle est en augmentation constante ;

- la part des temps partiels dans les transports urbains de voyageurs est moins importante mais également en progression depuis 1987.

Salariés à temps partiel dans le secteur des transports

	1984	1985	1986	1987	1988
T.R.M. zone longue					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	1 499	1 282	1 478	2 049	2 124
nb. total salariés (+ de 6 s.)	75 165	77 532	86 725	91 774	98 073
% de salariés à temps partiel	2	1,7	1,7	2,2	2,2
effectifs salariés totaux (toutes entreprises)	83 208	85 327	94 308	101 564	109 583
T.R.M. zone courte					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	1 715	1 203	1 599	2 283	2 732
nb. total salariés (+ de 6 s.)	67 071	59 625	63 408	70 008	73 263
% de salariés à temps partiel	2,6	2	2,5	3,3	3,7
effectifs salariés totaux	81 028	74 057	76 477	84 118	93 230
T.R.M. déménagement					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	599	486	726	701	573
nb. total salariés (+ de 6 s.)	8 236	8 155	8 623	8 329	8 687
% de salariés à temps partiel	7,3	6	8,4	8,4	6,6
effectifs salariés totaux	10 600	10 546	11 290	10 488	10 617
T.R.M. location véhic.ind.					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	210	216	249	328	298
nb. total salariés (+ de 6 s.)	18 619	19 091	18 023	19 122	19 952
% de salariés à temps partiel	1,1	1,1	1,4	1,7	1,5
effectifs salariés totaux	20 298	20 924	19 705	20 396	22 618
Transp. urbains de voyageurs					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	430	490	486	1 002	1 267
nb. total salariés (+ de 6 s.)	31 984	33 028	32 895	33 569	33 788
% de salariés à temps partiel	1,3	1,5	1,5	3	3,7
effectifs salariés totaux	31 999	33 031	32 953	33 602	33 830
Transp. routiers de voyageurs					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)	8 897	9 129	9 425	10 628	11 389
nb. total salariés (+ de 6 s.)	43 755	43 806	44 525	43 873	45 097
% de salariés à temps partiel	20,3	20,8	21,2	24,2	25,3
effectifs salariés totaux	46 185	46 858	47 277	46 448	47 712
Aux. transp. terrestres					
salariés à temps partiel (+ de 6 s.)		829	738	1 074	1 310
nb. total salariés (+ de 6 s.)		62 350	64 511	64 211	62 973
% de salariés à temps partiel		1,3	1,1	1,7	1,9
effectifs salariés totaux	57 281	63 484	65 755	65 555	69 003

c- La C.A.R.C.E.P.T.

Selon les données la progression des effectifs à temps partiels est plus forte.

	1989	1990	Evolution 90/89
Temps partiel	19 300	24 000	+ 24,3
Intermittent	7 900	9 400	+ 18,9
Saisonnier	2 600	2 700	+ 3,8
TOTAL	29 800	36 100	+ 21,1

Il paraît intéressant de noter ces chiffres, en rappelant :

- que la C.A.R.C.E.P.T. concerne pour les 3/4, des entreprises de transports de marchandises ;
- que l'E.A.E. n'étudie que des entreprises de + de 6 salariés.

Les statistiques disponibles ne permettent pas de faire le partage entre le travail à temps partiel souhaité par les salariés et celui résultant de la stratégie des entreprises.

La Commission sociale constate le développement du recours au travail à temps partiel, notamment dans les transports routiers, ce qui peut favoriser une meilleure organisation des services de transport et de la journée de travail des salariés. Toutefois, cette évolution doit se faire dans le respect des textes qui créent des obligations aux entreprises concernant le non cumul d'emplois et la limitation de la durée hebdomadaire du temps de travail.

2-7. LA PRÉCARITÉ DE L'EMPLOI -

2-7.1. L'ensemble de l'économie

Les emplois précaires (contrat à durée déterminée et intérim), qui constituaient en 1977 2,5 % de l'emploi total, représentent en 1988 + de 7 % de celui-ci et concernent 1 million de personnes dont les 2/3 en Contrats à durée déterminée (C.D.D.).

La moitié du flux de chômage en 1988 et 1989 provient de ce type d'emploi.

La loi du n° 90 616 du 12 juillet 1990 a adapté le régime des contrats précaires (cf. 1ère partie 2-1.2.1).

2-7.2. Transports

a- Selon le ministère du travail, la part du travail précaire dans l'effectif total, au 31 décembre 1988 se présente de la façon suivante :

	C.D.D.	Intérim
Transports	3,81	0,74
Bâtiments)		
Travaux publics)	3,22	2,89
Toutes activités confondues	3,97	1,45

Ainsi, pour les transports, la part de l'intérim est faible, celle des C.D.D. proche de la moyenne générale et supérieure à celle relevée dans le B.T.P..

Le ministère du travail ne dispose pas de statistiques plus fines et plus récentes en la matière.

Le C.N.T. souhaiterait que le ministère du travail, dans ses études, distingue les résultats par mode de transport.

b- A partir de l'enquête réalisée par l'I.N.S.E.E. en mars 1989 sur l'emploi, la Commission des Comptes des transports de la Nation a extrait les éléments concernant la mobilité dans les secteurs des transports.

Cette mobilité peut consister aussi bien en des mouvements entre vie active et inactivité, que des changements de secteurs d'activité.

- On peut évaluer le nombre d'entrées dans les transports entre mars 88 et mars 89 à 90.000 constitué pour moitié environ de chômeurs ou d'inactifs un an plus tôt d'une part, et d'actifs provenant d'autres secteurs d'autre part.

- Les sorties d'actifs sont évaluées à 90 000, 10 000 ayant quitté le secteur sans changer d'entreprise : ainsi les sorties "hors changement d'activité des établissements" sont de 80 000.

- De même, les sorties "hors changement d'activité des établissements" peuvent être évaluées à 80.000.

- Le taux de mobilité de l'emploi dans les transports, calculé en rapportant ces moyennes d'entrées et de sorties à la population active salariée approche, pour 1989, 10 %.

En se référant à des indicateurs plus fins que ceux utilisés pour l'enquête précitée, on peut déterminer des variantes à ce taux de mobilité selon les sous-secteurs :

2 % pour le secteur ferroviaire,
15 % pour le transport routier - activités annexes et auxiliaires.
et, en particulier 19 % pour le transport routier de marchandises.

Pour ce secteur, en plus de cette rotation, intervient une très forte embauche : le nombre des conducteurs qui était en 1977 de 105 000 atteint 162 000 en 1989 alors que l'effectif des conducteurs "hors transport" évolue peu (312 000 en 1989). Ce phénomène est particulièrement sensible depuis 1985 et peut être lié à la déréglementation, au transfert du compte propre vers le compte d'autrui et à l'augmentation des parts de marché.

Bien qu'elle ne concerne que les établissements de plus de 20 salariés, il est intéressant de se baser à nouveau sur l'enquête Emploi de l'I.N.S.E.E. pour établir l'évolution annuelle moyenne des effectifs de la C.S.P. "chauffeurs" par grands secteurs entre 1984 et 1989 en % par an (en milliers).

Effectifs de la CSP "chauffeurs" par grands secteurs
(en milliers) (évolution annuelle moyenne en %).

	1984	1988	1989	Evol. 89/84	Evol. 89/88
Industrie, énergie	59,4	49,3	49,7	- 3,5	0,9
B.T.P.	24,7	22,3	23,5	- 0,9	5,4
Commerces	51,2	46,2	48,4	- 1,1	4,8
Services	21,5	23,6	24,5	2,6	4
Transports dont :	115,6	125,8	128,6	2,2	2,3
- s 691 T.R.M.	45,3	54,7	59,4	5,5	8,6
- s 692 tr. terr.	54,6	56,6	53	- 0,6	6,4
- s 73-4 auxili.	14,3	13,6	15	1	10,2
Toutes activités	272,5	267,2	274,9	0,2	2,9

c- Les données fournies par la C.A.R.C.E.P.T. (à laquelle sont affiliées environ 38.000 entreprises dont 75 % d'entreprises de transport de marchandises employant 72 % des salariés) sont un indicateur supplémentaire.

Motif	Salariés entrés et sortis dans l'année	Salariés présents au 1er janvier sortis dans l'année	TOTAL
Décès	204	697	901
Démission	34 064	31 377	65 441
Licenciement	4 362	8 122	12 484
Maladie arrêt de travail	419	963	1 382
Changement de catégorie	393	1 214	1 607
Service militaire	527	505	1 032
Mutation	1 091	2 601	3 692
Invalidité	21	227	248
Fin de contrat de l'entreprise	4 100	2 718	6 818
Fin de contrat à durée déterminée	27 627	11 798	39 425
Départ en retraite	96	1 984	2 080
Départ en FNE	22	3	25
Pas de motif connu	16 770	14 290	31 060
TOTAL GENERAL	89 696	76 499	166 195

89.696 périodes ont été comptabilisées, concernant des entrées et sorties pour l'un des motifs cités : il convient de noter qu'un même salarié, s'il a été embauché successivement par plusieurs entreprises, figure autant de fois qu'il a été embauché.

On constate que les chiffres les plus importants sont atteints par les démissions (37,9 % du total), les fins de contrats à durée déterminée (30,8 % du total).

Sur 166.195 périodes de salariés sortis dans l'année, 53,9 % concernent des salariés entrés également dans l'année.

Alors que les transports constituent une activité de main d'oeuvre dont le développement peut contribuer à la résorption du chômage, le constat est de nouveau fait de l'hétérogénéité et des insuffisances des statistiques sociales dans ce secteur. Le décalage excessif, parfois supérieur à deux ans des données disponibles empêche de prendre en temps utile les mesures d'adaptation nécessaires. Le C.N.T. insiste pour qu'une forte priorité soit donnée à l'amélioration de la collecte des données sociales dans les transports, et à leur publication plus diligente, en particulier dans le domaine de l'emploi, de la durée et des conditions de travail.