

Commission Sociale et de la Sécurité

Février 2007

L'EVOLUTION SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

TERRESTRES, MARITIME ET AERIEN

EN 2004 ET 2005

Rapport annuel

Rapporteur : Brigitte DURAND

NOTE DE SYNTHÈSE

Lors des travaux préparatoires du présent rapport social les membres de la Commission sociale avaient souhaité que soient mis en évidence, sur la base des données rassemblées, les grandes tendances et évolutions se dessinant dans le domaine social.

Parallèlement, la nécessité de les mettre en perspective au regard du contexte économique s'est rapidement imposée.

De la même façon, cette démarche supposait que soit préalablement dressé un bilan de la situation économique et sociale portant sur une période relativement longue, en l'occurrence les dix dernières années.

C'est à cette problématique que s'efforce de répondre la première partie du rapport, en amont de la présentation des données sociales de chaque mode.

Néanmoins, l'ambition ainsi affichée est tempérée par les conditions d'élaboration du rapport social et notamment les délais relativement courts dans lesquels il a été rédigé, expliquant par ailleurs l'absence de certains thèmes ou sujets d'analyse.

En dépit de ces difficultés, quelques lignes directrices en matière économique et sociale se dessinent, variables suivant les activités, entre les transports de marchandises et de voyageurs, mais aussi transversales pour certaines d'entre elles.

Ainsi, comme le montre l'évolution du trafic, l'année 2000 marque un arrêt de la croissance des **transports terrestres de marchandises**. L'année 2005 enregistre même un premier recul depuis 1993 comme le souligne le rapport 2005 de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Sans qu'il puisse être question de procéder ici à une analyse économique, nous pouvons avancer que les conditions de concurrence à l'international ont aggravé ce recul entraînant un repli des entreprises de transport routier sur le marché intérieur.

Les conséquences s'en font également sentir dans la démographie des entreprises par une diminution continue de leur nombre notamment en **transport routier de marchandises** depuis les années 1999-2000 mais aussi par un phénomène de concentration du secteur.

Un tel contexte n'est sans doute pas étranger aux difficiles négociations salariales menées dans ce secteur alors que les barèmes conventionnels à l'embauche étaient pour la plupart passés sous la barre du SMIC.

Le salaire minimum interprofessionnel de croissance avait en effet connu des augmentations importantes au cours de ces dernières années (+ 29,3 % entre 1999 et 2005) consécutives au

processus d'unification des garanties mensuelles de rémunération et des différents niveaux du SMIC issus de l'application des 35 heures.

Ces négociations ont finalement abouti à la signature par l'ensemble des organisations syndicales, sauf une, et par une seule organisation professionnelle, fait exceptionnel en transport routier de marchandises, d'un accord signé le 7 décembre 2006 revalorisant les rémunérations conventionnelles à compter du 1^{er} janvier 2007.

Un autre événement, dont il est fait également état, a pu par ailleurs affecter le déroulement de ces négociations puisque le 18 octobre 2006, suite à un recours formé par plusieurs organisations syndicales, le Conseil d'Etat a annulé les articles 4 à 11 du décret n° 2005-306 du 31 mars 2005 modifiant le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

Cette annulation entraîne, ipso facto, une nouvelle instabilité juridique qui n'est pas sans incidence sur le contexte social du transport routier de marchandises.

Enfin, le recours à l'intérim s'est intensifié, signe probable de la dégradation de la conjoncture économique et d'un besoin accru de flexibilité dans les organisations, même si les missions restent de courte durée.

L'évolution et les caractéristiques du recours au travail temporaire devront toutefois faire l'objet d'une attention particulière compte tenu de l'intégration de l'activité d'entreposage non frigorifique dans le champ conventionnel.

le transport ferroviaire de marchandises connaît également une cinquième année de recul. Cette baisse qui touche tous les segments de cette activité s'explique, au delà des éléments structurels liés notamment aux évolutions économiques, par le repositionnement opéré par la SNCF à travers la mise en œuvre du plan fret.

Ce plan vise à l'équilibre financier à l'horizon 2007. En 2005 l'activité fret semble se stabiliser et, selon les premiers éléments recueillis en début d'année 2006, la phase de restructuration serait en cours d'achèvement.

Il faut rappeler que la SNCF affiche, avec ce plan, un objectif de développement de son activité à l'international illustré, en 2005, par l'obtention d'un certificat de sécurité pour la circulation en Belgique et au Luxembourg.

Le Bilan social de la SNCF indique une augmentation du nombre de départs volontaires d'agents passant de 609 en 2003 à 1 532 en 2005. Cet accroissement s'explique en particulier par la mise en place d'un plan d'accompagnement social ayant fait l'objet d'un accord minoritaire au sein de l'entreprise.

En juin 2005 un premier train d'un opérateur privé a circulé sur le réseau français. Même si l'activité des nouveaux entrants reste encore marginale, elle pose la question d'une réglementation du travail applicable pour le secteur ferroviaire dans son ensemble et d'une couverture conventionnelle susceptible d'offrir un cadre social harmonisé.

A l'inverse, **le transport fluvial** connaît, depuis 1997, un second souffle après plusieurs décennies de baisse et s'inscrit dans la perspective d'un fort développement du transport de marchandises.

Contrairement aux autres modes, c'est l'emploi non salarié qui se trouve prioritairement concerné par la croissance du trafic de marchandises, celui-ci étant majoritairement assuré par des artisans bateliers.

Il apparaît toutefois qu'à ce jour, les bonnes performances du transport fluvial de marchandises ne se sont pas accompagnées d'une augmentation significative des emplois dans ce secteur d'activité.

La raison serait à rechercher dans une amélioration de la productivité liée notamment à l'utilisation de bateaux de plus grande capacité.

Néanmoins, compte tenu des perspectives de développement de la demande de transport conjuguées au nombre d'artisans bateliers qui cesseront leur activité dans les prochaines années, le renouvellement de la profession constitue un enjeu majeur pour le transport fluvial.

Ainsi, dans ce secteur, le renouvellement n'est plus assuré au sein des familles comme c'était le cas jusqu'alors et le métier attire peu de nouveaux entrants.

Il est clair toutefois que cette préoccupation n'est pas propre au transport fluvial mais se rencontre également dans d'autres secteurs, consécutivement au vieillissement de la population et aux conséquences du « baby-boom » de l'après guerre.

Ainsi, dans le rapport social, outre le transport fluvial, ce phénomène est particulièrement souligné dans le transport routier, notamment de voyageurs, et le transport maritime.

Dans ces conditions, et quel que soit le mode de transport concerné, les professionnels auront à communiquer sur les métiers offerts, et devront accompagner leurs efforts d'une offre de formation plus lisible pour les jeunes.

Le transport maritime de marchandises et le transport de fret aérien profitent, quant à eux, de la croissance des transports internationaux en dehors de l'Union européenne.

Dans le domaine social, la vocation internationale du **transport maritime** s'est concrétisée par l'adoption, par l'OIT (Organisation internationale du travail) le 23 février 2006, de la convention du travail maritime dont le rapport se fait l'écho.

Cette convention, la première de ce genre dans le contexte de la mondialisation et dans l'histoire de l'OIT, peut être considérée comme l'amorce d'un véritable code du travail mondial des gens de mer, une charte de leurs droits, issue du dialogue social et du tripartisme.

Cette adoption ne signifie pas pour autant qu'elle est d'application immédiate. Elle entrera en vigueur dès sa ratification par au moins trente pays représentant 33 % du tonnage mondial.

En ce qui concerne les transports de voyageurs (transports urbains, interurbains, ferroviaire et aérien), ceux-ci sont en forte progression depuis 2003 et poursuivent leur croissance, reflétée par l'augmentation des effectifs.

Celle-ci est notamment souligné dans **le transport routier de voyageurs**.

Un autre facteur important marque socialement ce secteur, en l'occurrence l'obligation, en septembre 2004, pour toutes les entreprises relevant de la convention collective et pour l'ensemble de ses dispositions, d'appliquer l'accord social du 18 avril 2002 relatif à l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail et aux rémunérations des personnels des entreprises de transport routier de voyageurs.

Cet accord a donné une nouvelle impulsion au dialogue social, les partenaires sociaux convenant d'engager un débat approfondi sur les métiers de la profession.

Parallèlement, plusieurs avenants mentionnés dans le présent rapport social ont été signés, revalorisant les barèmes des rémunérations conventionnelles.

Toutefois, la profession est également confrontée à une pyramide des âges particulièrement préoccupante et à des difficultés de recrutement de nature à alimenter le débat relatif à l'âge d'obtention du permis de transport en commun.

Enfin, le secteur du transport sanitaire doit être souligné comme porteur d'emplois avec une augmentation de ces effectifs de plus de 2 % entre 2004 et 2005.

Les modes de transports, routier fluvial et maritime, sont confrontés aux difficultés de remplacement des salariés en fin d'activité. A cela s'ajoute un manque d'attractivité des métiers face à l'émergence de besoins de qualité de vie différents, peu compatibles avec la mobilité et la pratique d'horaires décalés, à l'apparition de nouveaux risques liés à l'insécurité venant aggraver une accidentologie encore importante dans ce secteur d'activité et enfin à des conditions de rémunération peu attractives. Cela impose une réflexion sur la promotion de ces métiers, leur valorisation qui va de pair avec une augmentation des tarifs de transport, et par un effort soutenu en matière de prévention et de formation.

Au delà de la présentation de l'évolution sociale dans les transports terrestres, maritime et aérien, le rapport social constitue également le point de départ de thèmes de réflexion ou d'études.

Quelques pistes peuvent être avancées, contenues dans le rapport et/ou exprimées par les membres de la Commission sociale du CNT :

Les conditions de vie et de travail des travailleurs mobiles

En tout premier lieu, les travaux menés en 2004 sur le thème des conditions de vie et de travail des travailleurs mobiles pourraient être actualisés afin de donner lieu à un relevé de conclusions et de propositions.

La formation professionnelle

Ce thème est étroitement liée aux difficultés de recrutement et de remplacement des salariés en fin d'activité soulignées précédemment.

le transport léger de marchandises

Le rapport met également en évidence la place qu'occupe le transport léger de marchandises, notamment dans les activités de messagerie. Or, il s'agit le plus souvent d'entreprises de très petite taille, inscrites depuis une époque récente au registre des transporteurs et présentant des conditions de travail et de sécurité spécifiques.

Cette préoccupation rejoint des réflexions déjà menées au sein du CNT. Elles pourraient être approfondies en commençant par une « monographie » des différents types de conducteurs livreurs afin de mieux connaître leurs conditions de travail.

Le contrôle

Enfin, les transports s'inscrivent dans une dimension européenne et internationale. La concurrence y est très vive et pose avec acuité la question du devenir du pavillon français.

Le contrôle représente donc un outil essentiel de régulation au moment où le chronotachygraphe numérique se généralise dans les pays de l'Union européenne et où la directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 prévoit une augmentation progressive du nombre de jours de travail contrôlés.

A l'issue des débats menés au sein de la Commission sociale et de la Section permanente du CNT, les thèmes suivants ont également été évoqués :

- Etude comparée de l'image vis à vis des jeunes (en distinguant hommes-femmes) des métiers du transport, tous modes, métiers mobiles et métiers nouveaux ;
- Etude du secteur de la logistique ;
- Respect des règles par tous et contrôle, mentionnés comme outil de régulation face au contexte de concurrence très vive que rencontre le pavillon français ;
- Réflexion sur la précarité et l'instabilité de l'emploi ;
- Sous-traitance : son importance et les conditions sociales et économiques dans lesquelles elle s'exerce ;
- Conséquences sur l'emploi et les conditions de travail des nouvelles organisations des systèmes de transport.

La Commission sociale établira son programme de travail à partir de ces propositions.

SOMMAIRE

NOTE DE SYNTHÈSE	2
SOMMAIRE	8
LES SOURCES STATISTIQUES	12
A. LES DONNÉES GÉNÉRALES	16
A1. LE CONTEXTE ECONOMIQUE	18
I. EVOLUTION DE L'ACTIVITE DES TRANSPORTS	18
II. LES TRAFICS	21
III. LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES	23
IV. COMPARAISONS EUROPEENNES	25
A2. L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS	26
I. APPROCHE GLOBALE	26
II. EVOLUTION DES EFFECTIFS TOTAUX DU TRANSPORT DE 1993 A 2005	28
A3. LES MODIFICATIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES	38
I - LES AVANCEES DE L'HARMONISATION SOCIALE EUROPEENNE	38
I.1 - Les règlements	38
I.2 - Les directives	39
II - LA REGLEMENTATION NATIONALE	40
II.1 - Les lois	40
II.2 - Les décrets	41
II.3 - Les arrêtés	44
A4. LA CONVENTION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME DE 2006	45
B. APPROCHE PAR MODES	48
B1. LES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT	52
I. DONNEES COMMUNES AU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER	52
I.1. LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES	52
I.2. L'EMPLOI	53
I.3. LA FORMATION	55
I.4. BILAN DE LA NEGOCIATION COLLECTIVE	56
II. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT	59
II.1. L'EMPLOI	59
II.2. LA DUREE DU TRAVAIL	63
II.3. LES REVENUS DES SALARIES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES	66
II.4. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES	68
III. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE PERSONNES	69
III.1. LES ETABLISSEMENTS	69
III.2. L'EMPLOI	69
B2. LES TRANSPORTS URBAINS	73
I. PRESENTATION DU SECTEUR ET DONNEES GENERALES	73
II. LA RATP	74

II.1. L'EMPLOI.....	75
II.2. LA FORMATION PROFESSIONNELLE	77
II.3. DUREE DU TRAVAIL.....	78
II.4. LES REMUNERATIONS.....	79
II.5. LA SECURITE ET LA PREVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS	80
II.6. LE DIALOGUE SOCIAL	81
III. LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE	84
III.1. L'EMPLOI	84
III.2. LA FORMATION PROFESSIONNELLE	87
III.3. LES REMUNERATIONS.....	88
III.4. LA DUREE DU TRAVAIL.....	88
B3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE	89
I. PRESENTATION DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	89
II. LA SNCF	90
II.1. CADRAGE ET DONNEES GENERALES	90
II.2. L'EMPLOI.....	93
II.3. LA FORMATION PROFESSIONNELLE	96
II.4. LA DUREE DU TRAVAIL	97
II.5. LES REMUNERATIONS.....	98
II.6. LA SECURITE ET LA PREVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS	99
III. RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF).....	100
III.1. PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RFF	100
III.2. EFFECTIFS de RFF	100
B4. LE TRANSPORT FLUVIAL.....	104
I. LE CONTEXTE ECONOMIQUE.....	104
II. L'EMPLOI.....	108
III. LA FORMATION.....	109
IV. LE DIALOGUE SOCIAL.....	111
V. LES NEGOCIATIONS SOCIALES	113
B5. LE TRANSPORT AERIEN ET LES ACTIVITES CONNEXES	114
I. PRESENTATION DU SECTEUR	114
II. LE CONTEXTE ECONOMIQUE DU TRANSPORT AERIEN.....	115
II.1. DANS LE MONDE ET EN FRANCE.....	115
II.2. LA REFORME DU SECTEUR AEROPORTUAIRE	117
II.3. LA CROISSANCE DES COMPAGNIES AERIENNES FRANÇAISES	117
II.4. LES TRANSPORTEURS REGIONAUX	121
II.5. LES COMPAGNIES LONG-COURRIER, CHARTERS ET FRET (HORS AIR FRANCE).....	121
III. LES DONNEES SOCIALES	122
III.1. Démographie des entreprises de transport aérien.....	122
III.2. LES AEROPORTS DE PARIS (ADP)	124
III.3. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN	126
III.4. Le groupe Air France	130
III.5. L'assistance en escale.....	133
III.6. La formation.....	136
III.7. Négociation collective de branche	139
B6. LE TRANSPORT MARITIME.....	140
I. LE MONDE ET L'EVOLUTION DE LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE....	140
I.1. LA CONJONCTURE DU TRANSPORT MARITIME MONDIAL	140

I.2. ETAT DE LA FLOTTE MONDIALE.....	140
I.3. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE MARCHANDE SOUS PAVILLON FRANÇAIS EN 2004	141
II. LE SECTEUR DE L'ARMEMENT FRANÇAIS.....	142
II.1. L'ACTIVITE DES PRINCIPAUX ARMEMENTS FRANÇAIS	142
II.2. CONCERNANT L'ACTIVITE PASSAGERS.....	142
II.3. CONCERNANT LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES	144
III. L'ACTIVITE DES PORTS METROPOLITAINS.....	144
IV. L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT MARITIME.....	145
IV.1. LES DONNEES GENERALES SUR L'EMPLOI.....	145
IV.2. LES ENQUETES DU BUREAU DE LA FORMATION ET DE L'EMPLOI MARITIME	146
IV.3. ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE 1998 A 2005	146
IV.4. SITUATION DE L'EMPLOI AU 31 DECEMBRE 2005.....	148
IV.5. LES MARINS ETRANGERS DANS LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE	152
IV.6. LES CESSATIONS D'ACTIVITE (données 2004).....	154
IV.7. LE CHOMAGE DES MARINS DU COMMERCE au 31 décembre 2005	154
IV.8. LA POLITIQUE DE L'EMPLOI MARITIME	155
B7. LES REMONTEES MECANIQUES.....	156
I. L'EMPLOI.....	156
II. LA FORMATION	157
III. LES SALAIRES.....	157
IV. LE DIALOGUE SOCIAL.....	158
V. LA SECURITE ET LA SANTE AU TRAVAIL.....	159
C. UNE APPROCHE TRANSVERSALE.....	162
C.1. LA REPRESENTATION DU PERSONNEL ET LE DIALOGUE SOCIAL	164
I. LES INSTITUTIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL.....	164
II. LA CONCERTATION DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT	165
III. LES CONFLITS DU TRAVAIL DANS LA BRANCHE DES TRANSPORTS	167
C.2. LE CONTRÔLE DE LA REGLEMENTATION SOCIALE.....	169
I. L'ACTIVITE DES SERVICES DE CONTRÔLE DES TRANSPORTS ROUTIERS..	169
I.1. L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES	169
I.2. LES CHIFFRES DU CONTROLE.....	171
II. L'ACTIVITE DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS	173
II.1. PRESENTATION DU SERVICE.....	173
II.2. LE CONTROLE	174
II.3. LA PRISE DE DECISION ET LES AVIS	182
C.3. L'ACTIVITE DES COMMISSIONS DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES.....	183
I. SANCTIONS ADMINISTRATIVES.....	183
I.1. ANNEE 2004	183
I.2. ANNEE 2005	183
C.4. LES REGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE.....	184
I. LES TRANSPORTS TERRESTRES	184
I.1 Les régimes spéciaux	184
I.2 Caisse Autonome des Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport (CARCEPT)	185
I.3 L'ex-Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (CAMR)	185
I.4 Institution de Prévoyance pour l'Inaptitude à la Conduite (IPRIAC).....	185
I.5 Données sur les régimes de retraite	186

Nombre de bénéficiaires.....	186
II. LE TRANSPORT AERIEN (<i>DONNEES CONCERNANT LES PERSONNELS NAVIGANTS</i>)	188

Avant-propos

L'élaboration tardive du rapport social a pour conséquence de couvrir les deux années 2004 et 2005.

LES SOURCES STATISTIQUES

Les sources statistiques utilisées pour le rapport sont diverses et les données qu'elles produisent ne se recoupent pas toujours parfaitement.

L'existence d'écarts pour un même champ d'analyse peut être liée à un recueil d'informations (source administrative/enquêtes) portant sur des périodes décalées. Elle est également due à des différences de méthodologie dans le recueil des enquêtes et de périmètre des activités retenues.

Les quelques remarques suivantes doivent permettre de resituer chaque source en fonction de ses spécificités et d'en déterminer, le cas échéant, ses limites.

Nous devons par ailleurs souligner les difficultés liées aux ruptures de séries illustrées ci-dessous par l'évolution des données de l'EAE.

1. UNEDIC (source administrative)

L'UNEDIC recense les effectifs des salariés présents dans chaque établissement au 31 décembre de chaque année.

Les données UNEDIC ne concernent pas l'ensemble des actifs occupés. Sont exclus les personnels non assujettis au régime des ASSEDIC, en particulier les non salariés et les salariés de la fonction publique.

Toutefois, dans son champ d'application, en l'occurrence celui des salariés du privé, la source est dotée d'une grande fiabilité.

2. Les D.A.D.S. (source administrative)

Les déclarations annuelles de données sociales, concernant les rémunérations versées aux salariés, sont effectuées chaque année par les employeurs auprès des URSSAF.

Ces données servent notamment à l'INSEE pour établir les statistiques sur l'emploi et les salaires.

3. INSEE – enquête emploi

Source à manipuler avec précaution : sa fiabilité décroît sensiblement avec la finesse des exploitations.

Elle permet de croiser les catégories socioprofessionnelles des salariés avec les codes NAF des entreprises.

4. La DARES (source administrative)

La DARES (direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques) du ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement assure, en liaison avec l'INSEE, la production régulière d'enquêtes statistiques dans le domaine du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle.

5. ENQUÊTE ANNUELLE D'ENTREPRISE

Pour les entreprises de transport, cette enquête est effectuée par le service économie, statistiques et prospective du ministère chargé des transports.

Les informations sont collectées par le biais de questionnaires adressés aux entreprises.

L'utilisation des données contenues dans l'EAE attire les commentaires suivants :

-**En 1993**, le changement de nomenclature d'activités (passage de la nomenclature NAP à la nomenclature NAF) a introduit des changements entraînant, pour certains modes, des ruptures de séries ;

-L'EAE tient compte de l'activité principale du siège social contrairement aux données « emploi » de l'UNEDIC qui prennent en compte l'établissement.

Dès lors, ces remarques expliquent plus particulièrement les écarts constatés entre les statistiques UNEDIC et celles issues de l'EAE.

L'historique des données EAE retracé ci-dessous met également en évidence la difficulté de disposer de séries stabilisées sur plusieurs années.

*La première enquête a été réalisée sur l'exercice **1973**.*

*Le changement de plan comptable sur l'exercice **1984** a été l'occasion d'une rénovation portant sur le contenu du questionnaire, les méthodes et outils de gestion et les techniques statistiques utilisées.*

*L'entrée en vigueur de la nomenclature d'activités française (NAF) a entraîné une recodification des codes APE de toutes les entreprises et des ruptures de séries entre **1992** et **1993**.*

*Nouvelle étape sur l'exercice **1997** par un traitement automatique des données plus intégré permettant de réaliser les opérations depuis l'expertise des questionnaires jusqu'à l'extrapolation des non réponses en passant par le redressement des données aberrantes.*

Les transports par conduite (603Z) et les gestionnaires d'infrastructures (632A, 632C, 632E) ont été, pour la première fois, interrogés.

*Les exercices **1998** et **2000** ont connu une extension des périmètres analysés.*

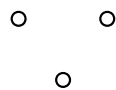
*Enfin, pour la première fois, lors de l'exercice **1999**, une stratégie dite « petites entreprises » a été appliquée dans les transports consistant à n'envoyer aux entreprises de moins de six salariés qu'un questionnaire tous les deux ans.*

6. CNAM (source administrative)

A la différence de l'UNEDIC qui comptabilise les effectifs présents au 31 décembre de chaque année, la CNAM fait la moyenne des effectifs communiqués à la fin des quatre trimestres et comptabilise les salariés au prorata de la durée de leur contrat de travail (CDD) et au prorata de leur temps de travail (salariés à temps partiel).

7. COMMISSIONS NATIONALES PARITAIRES POUR L'EMPLOI ET OBSERVATOIRES PROSPECTIFS DES METIERS ET QUALIFICATIONS

Les travaux de ces commissions et observatoires permettent d'affiner les données et de recueillir des informations spécifiques quant aux caractéristiques des emplois et des salariés.

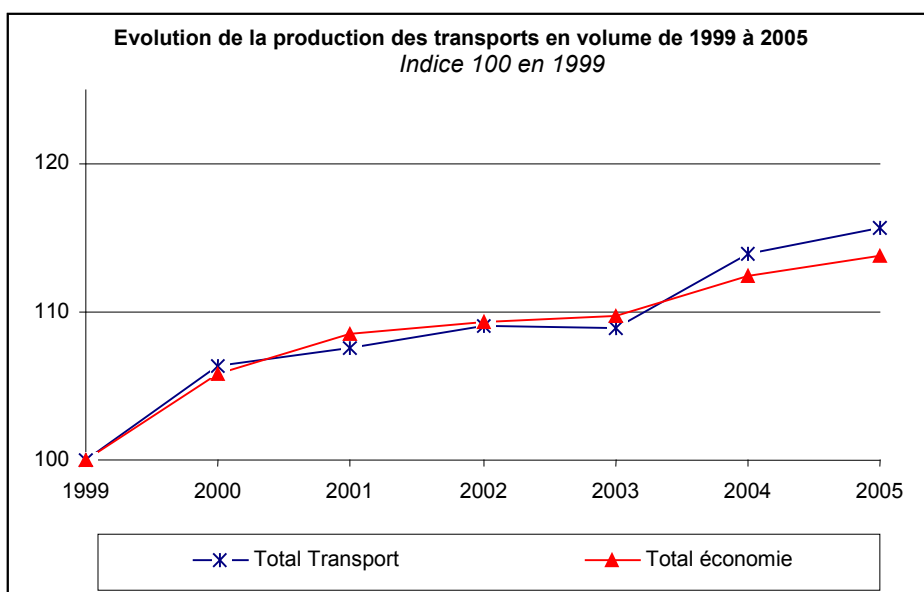


A. LES DONNÉES GÉNÉRALES

A1. LE CONTEXTE ECONOMIQUE.

I. EVOLUTION DE L'ACTIVITE DES TRANSPORTS

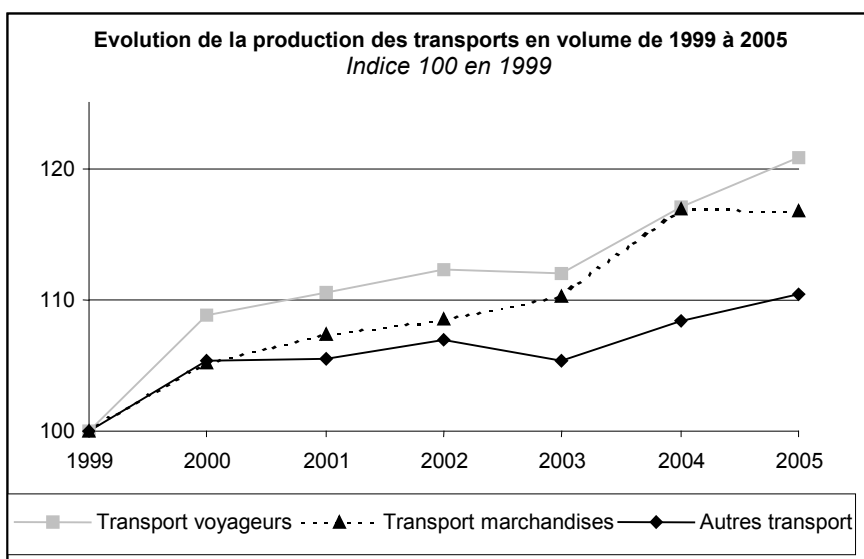
Production de la branche transport (volume)



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

L'évolution de la production de l'ensemble de la branche transports (en volume) est légèrement supérieure à celle de l'ensemble des branches de l'économie depuis 2003. La reprise des transports en 2004 est liée à l'amélioration de la situation économique française dynamisée elle-même par la forte croissance de l'activité mondiale.

Cette évolution est la résultante des évolutions constatées en marchandises, voyageurs et autres postes du compte transport.

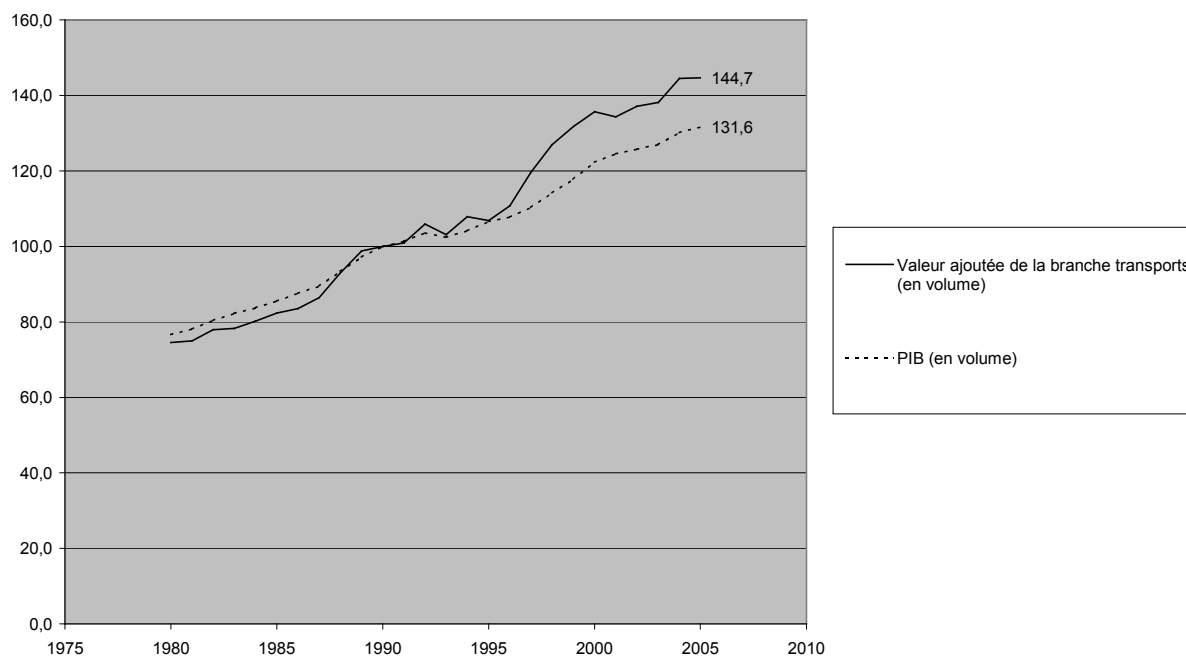


Source : CCTN 2005 – SESP – CNT

Les transports de marchandises et transports de voyageurs connaissent en 2005 des évolutions différentes :

- la production des transports de marchandises tous modes (fer, route, fluvial, maritime, aérien) subit une décroissance en 2005 ;
- les transports de voyageurs poursuivent leur progression depuis 2003 ;
- les autres postes transport (manutention et entreposage, gestion d'infrastructure, messagerie, fret express, affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial), malgré une reprise depuis 2003 ont une évolution beaucoup plus lente que celle du transport de marchandises et du transport de voyageurs.

Valeur ajoutée de la branche transports en volume



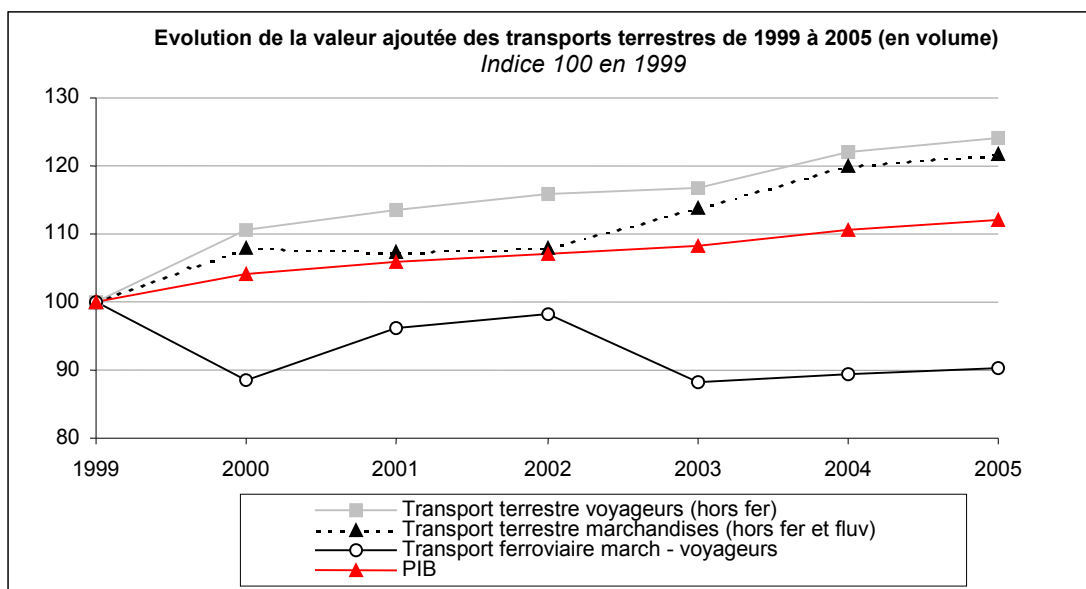
Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

Comme cela a déjà été observé au niveau de la production, la valeur ajoutée de la branche transports¹ (voyageurs et marchandises) croît plus vite que celle de l'ensemble des branches de l'économie ; cette « règle » se confirme depuis 2003.

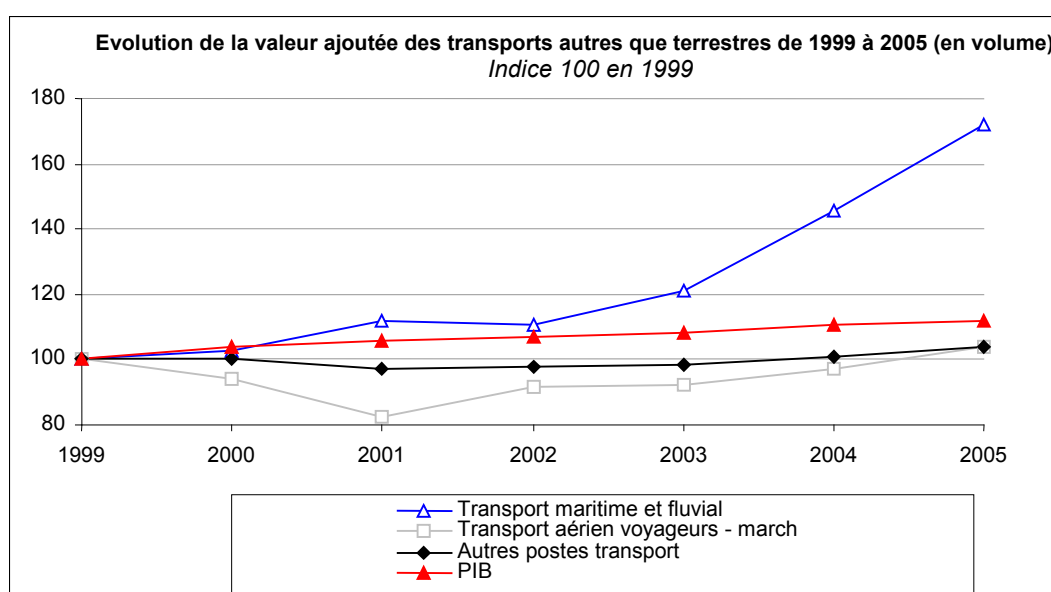
¹ Transport ferroviaire de marchandises + Transport ferroviaire de voyageurs + Transport terrestre de marchandises (= routier) + Transport terrestre de voyageurs (= urbain et routier et autres terrestres) + Transport aérien (voyageurs et marchandises) + Transport par eau (= fluvial+maritime) + Autres postes transport
 CNT – Rapport social 2004 – 2005 (février 2007)

Si l'on fait une observation mode par mode, on note (sur la période 1999 - 2005) :

Valeur ajoutée de la branche transports par mode (volume)



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT



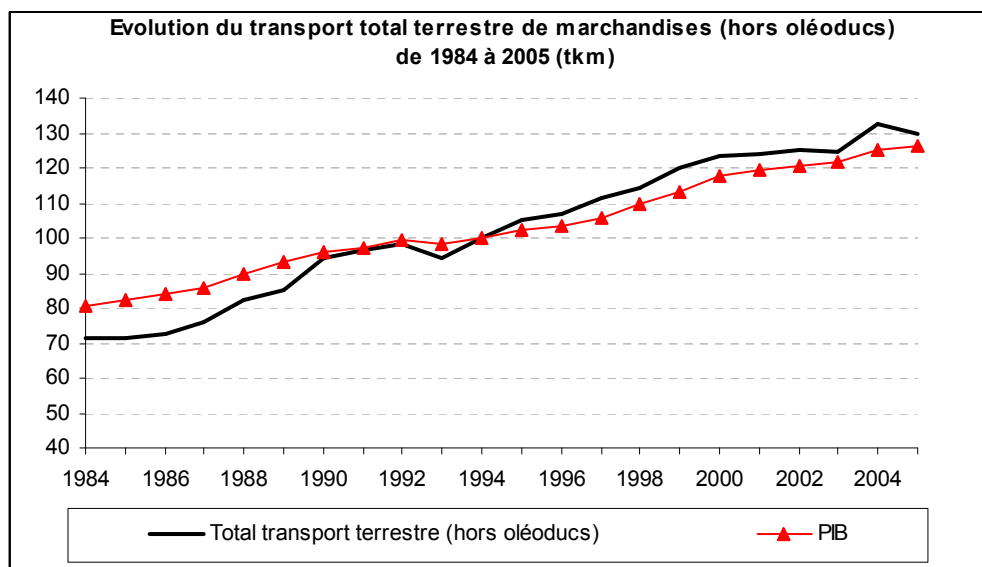
Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

Les évolutions par mode (regroupant pour certains marchandises et voyageurs) sont assez contrastées et font apparaître :

- une forte progression du transport par eau (maritime et fluvial) depuis 2003 ;
- une reprise depuis 2001 du transport aérien ;
- une évolution très chahutée du ferroviaire (marchandises + voyageurs) ;
- une évolution plus stable des autres modes.

II. LES TRAFICS

- En transports de marchandises (trafic en tonnes - kilomètres)

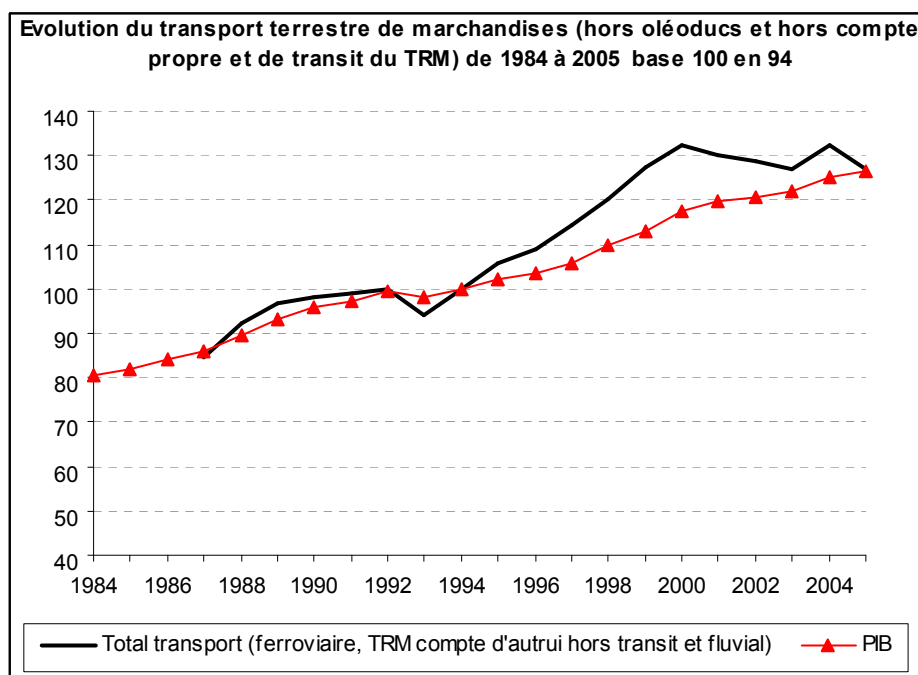


Source : INSEE – CCTN 2005 – CNT

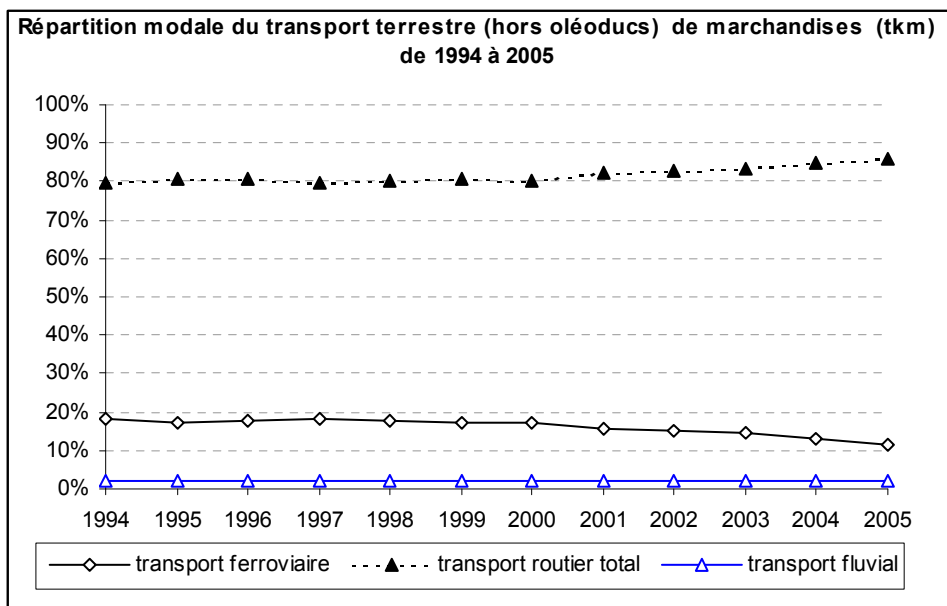
Les transports terrestres de marchandises sont en repli en 2005.

Pour la première fois depuis 1993, on observe un recul des transports terrestres de marchandises.

Ceci est vrai également, mais amplifié si l'on se centre sur le seul compte d'autrui hors transit du TRM (graphique ci-dessous)



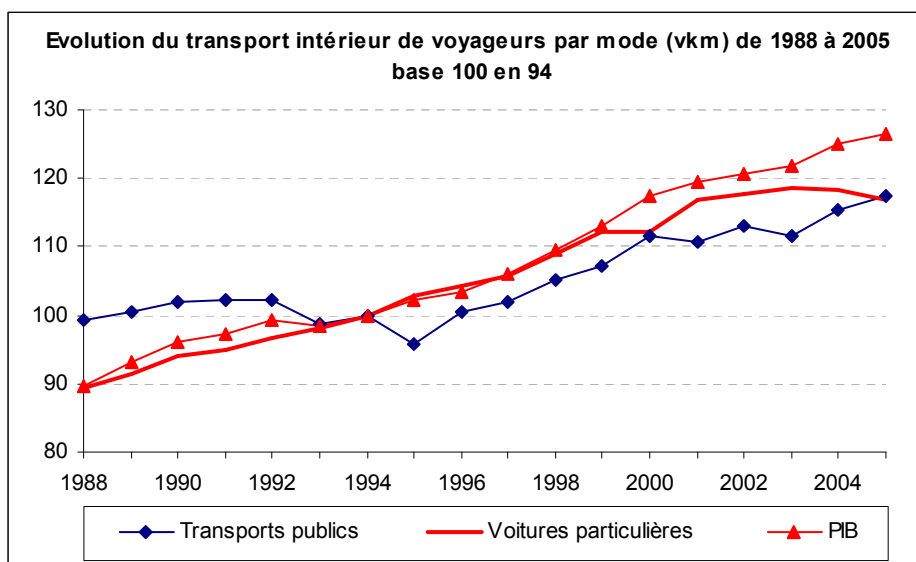
Source : INSEE – CCTN 2005 – CNT



Source : CCTN 2005 – SESP – CNT

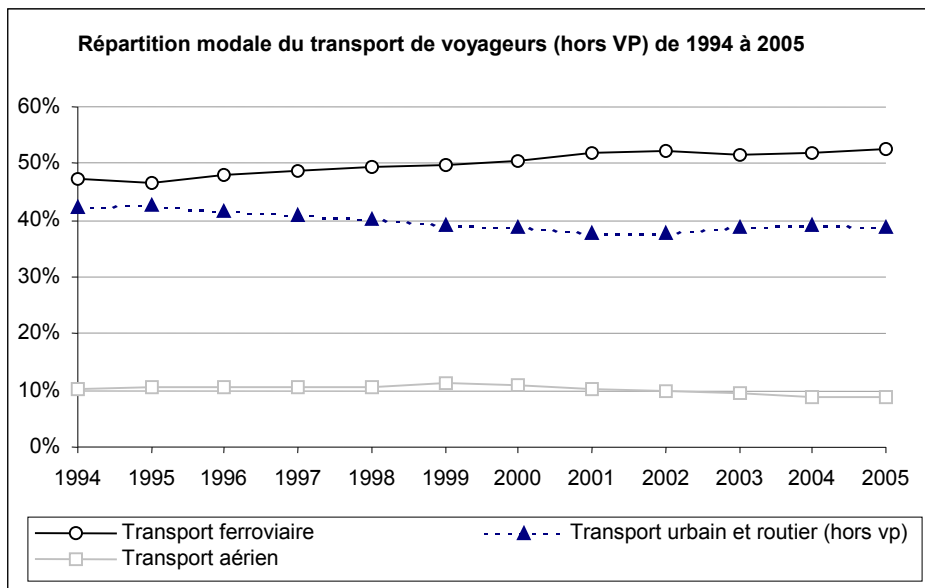
La part du transport routier de marchandises (total = national + international + transit) augmente sensiblement et reste largement prédominante (80 %). La part du ferroviaire ne cesse de décliner depuis 2000.

– **En transports de voyageurs** (trafic en voyageurs –kilomètres)



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

Les transports publics de voyageurs comprennent le transport urbain et routier de voyageurs (hors VP) (TURV), le transport ferroviaire et le transport aérien ; ils sont en forte progression depuis 2003, contrairement au trafic des voitures particulières qui pour la deuxième année consécutive est en régression. La part des voitures reste toutefois largement dominante puisqu'elle représente plus de 80% des transports intérieurs.



Source : CCTN 2005 – SESP – CNT

L'évolution de la répartition des transports publics montre que la part du transport ferroviaire progresse sensiblement depuis 10 ans. Transport ferroviaire et transport urbain et routier se partagent le marché des transports publics de voyageurs, la part de l'aérien étant négligeable en transport intérieur.

III. LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

L'enquête effectuée en 2005 par la Commission des comptes des transports de la Nation, à partir des données INSEE, souligne la baisse continue du nombre total d'entreprises du secteur des transports depuis les années 1999-2000.

Ainsi, au cours de l'année 2004, ce nombre a diminué de 1,4 %.

Dans ce secteur d'activité, la taille moyenne des entreprises s'accroît et le nombre d'emplois se maintient mettant ainsi en évidence un accroissement de la concentration du secteur que nous retrouvons également dans de nombreux pays de l'Union européenne.

En 2005, bien que le nombre d'entreprises ne soit pas fourni, nous constatons une baisse du nombre de créations et une augmentation du nombre de défaillances.

L'année 2006 semble toutefois marquer une inflexion dans la crise que traverse depuis environ quatre ans le transport routier de marchandises profitant d'une croissance un peu plus forte que prévue.

Démographie des entreprises de transport

en nombre d'entreprises

		1996	1997	1998	1999	2000	2001(*)	2002	2003	2004	2005
601Z - transports ferroviaires	nombre	30	28	27	30	30	26	29	28	30	nd
602L+602M - TRM	créations	5 917	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413	3 002	3 205	3 260	3 139
	défaillances	1 285	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244	1 224	1 266	1 228	1 290
	nombre	41 485	42 358	41 844	41 075	40 682	39 804	39 005	38 154	37 088	nd
602L - TRM de proximité	créations	4 689	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502	2 127	2 365	2 465	2 352
	défaillances	695	842	732	751	807	812	768	799	770	849
	nombre	25 881	27 018	26 734	26 185	25 868	25 353	24 646	24 109	23 507	nd
602M - TRM interurbain	créations	1 228	1 280	1 199	1 138	898	911	875	840	795	787
	défaillances	590	652	507	442	496	432	456	467	458	441
	nombre	15 604	15 340	15 110	14 890	14 814	14 451	14 359	14 045	13 581	nd
Autres transports terrestres (1)	créations	2 467	2 700	2 510	2 477	2 365	2 156	2 556	2 902	2 626	2 653
	défaillances	309	313	282	283	280	246	223	268	265	282
	nombre	37 973	37 696	37 585	37 556	37 403	37 325	37 512	37 949	37 862	nd
dont 602E - transports par taxis	créations	1 644	1 947	1 853	1 864	1 867	1 685	2 090	2 281	2 159	2 234
	défaillances	105	104	108	133	97	85	81	91	112	110
	nombre	28 128	28 108	28 088	28 209	28 149	28 306	28 660	29 143	29 297	nd
61 - transports par eau	créations	155	146	137	135	136	142	138	119	130	130
	défaillances	15	25	17	11	18	15	12	21	17	10
	nombre	1 987	1 871	1 924	1 950	1 930	1 890	1 933	1 939	1 866	nd
62 - transport aérien	créations	51	36	49	48	52	39	43	46	52	41
	défaillances	13	11	6	7	10	15	11	19	18	14
	nombre	554	532	537	550	531	382	556	568	560	nd
63 - auxiliaires de transport	créations	1 052	1 039	1 051	1 027	974	1 012	873	961	1 019	977
	défaillances	284	288	245	227	219	228	209	228	245	222
	nombre	9 670	10 239	10 525	10 856	10 774	10 835	11 335	11 600	11 534	nd
dont 633Z - agences de voyages	créations	435	438	407	387	408	427	363	392	435	435
	défaillances	131	143	115	80	73	98	91	96	101	88
	nombre	3 812	4 049	4 166	4 329	4 303	4 314	4 575	4 711	4 735	nd
dont 634 - organisation de transport de fret	créations	403	415	421	396	333	300	256	300	281	286
	défaillances	119	108	93	118	106	93	86	100	97	96
	nombre	3 001	3 278	3 304	3 356	3 349	3 319	3 430	3 467	3 416	nd
T31 - secteur des transports	créations	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234	7 089	6 940
	défaillances	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802	1 773	1 818
	nombre	91 699	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	90 370	90 238	88 940	nd

Sources : Insee – SESP - comptes transports de la nation

Champ: ensemble des entreprises françaises (y compris Dom-Tom) dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la NAF)

Créations: les créations d'entreprises incluent les "réactivations" et les "reprises" d'entreprises.

Défaillances: le nombre de défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales (Bodacc) pendant l'année considérée, à la date du jugement.

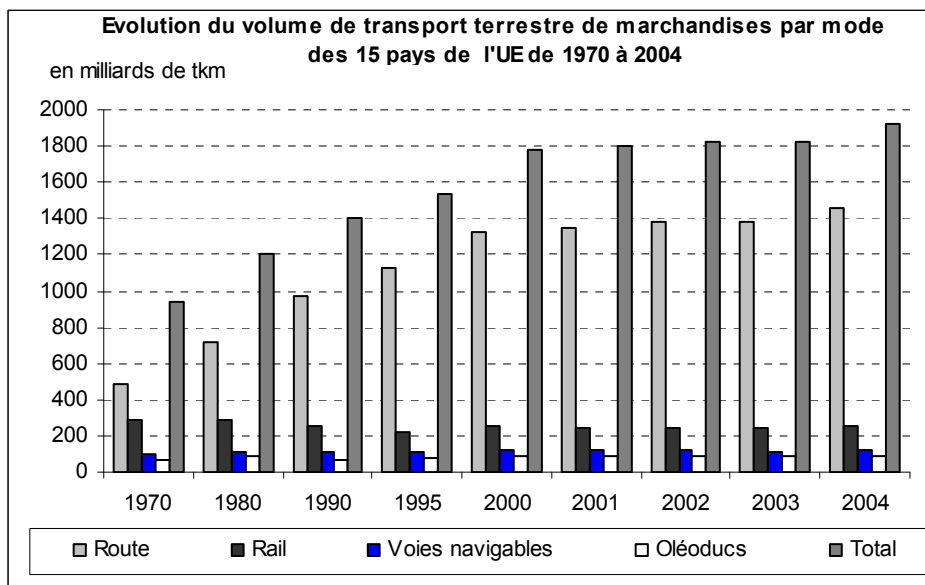
Nombre: le nombre d'entreprises issu du répertoire Sirène est comptabilisé au 31 décembre; il ne comprend pas les entreprises étrangères ayant des établissements en France.

(1) Il s'agit de données relatives au transport routier de voyageurs. Il convient donc d'y ajouter les 46 200 établissements relevant du transport sanitaire.

Parallèlement, le dynamisme des **créations d'entreprises** dans l'ensemble de l'économie, en particulier dans l'immobilier, la construction et les services aux entreprises, ne se retrouve pas dans le secteur des transports.

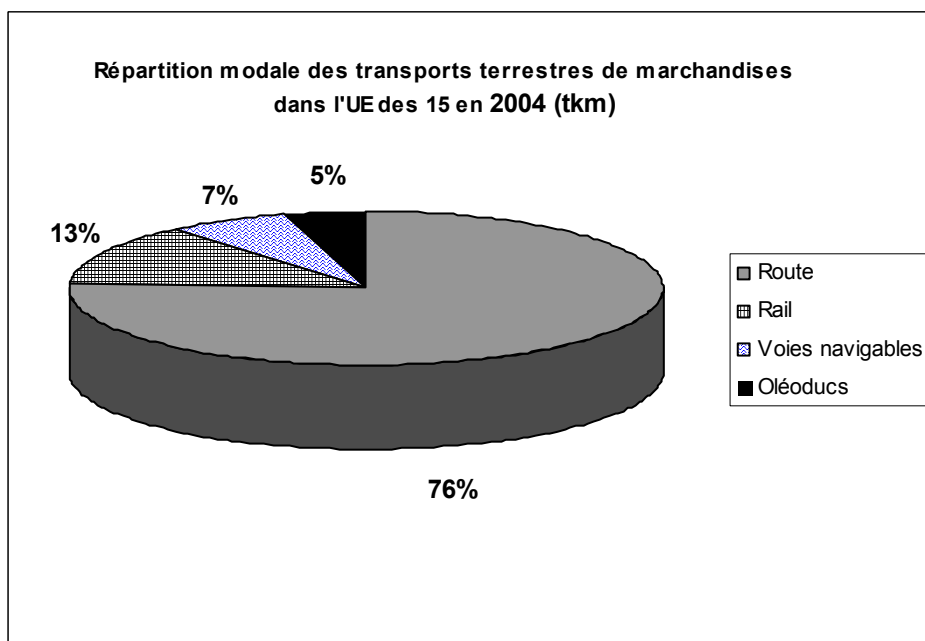
IV. COMPARAISONS EUROPEENNES

Evolution du transport terrestre de marchandises dans l'UE (15)



Source : DGET-Eurostat

Répartition modale du transport terrestre de marchandises



Source : DGET-Eurostat et Statistical pocketbook 2005/DGTREN

La France a une répartition modale des transports terrestres de marchandises semblable à celle des 15 pays de l'UE.

A2. L'EMPLOI DANS LES TRANSPORTS.

I. APPROCHE GLOBALE

Le transport et la logistique s'effectuent soit en compte propre, c'est à dire « internalisés » dans les entreprises de production, ou en compte d'autrui, c'est à dire « externalisés » par ces entreprises de production auprès d'entreprises spécialisées dans le transport ou la logistique ;

Ces activités de transport et logistique « pour compte d'autrui », tous modes confondus (terrestre, aérien et maritime) qui représentent au total environ 1 093 000 emplois² sont réparties autour de plusieurs pôles :

- **Un ensemble « voyageurs » : arrondi au total à 379 000 agents temps plein composé de :**
 - La SNCF : environ **82 000**³
 - La RATP : **45 000**
 - Air France : **70 650**⁴
 - TRV : **147 000** (+ **27 000** non salariés, soit 174 000 au total)
 - Maritime : **4 800** marins français affectés aux passagers
 - Fluvial : **2 200**

- **Un ensemble « auxiliaires du transport » : 216 000 emplois, composé lui même de :**
 - La partie « infrastructure » de la SNCF : **56 000**
 - La partie « gestionnaire d'infrastructure des transports » : **53 000**
 - La manutention et l'entreposage : **59 000** emplois
 - L'organisation des transports internationaux : **48 000** emplois

- **Et enfin un ensemble transports marchandises : 498 000 emplois, composé de :**
 - La messagerie fret express : **75 000** emplois
 - L'affrètement : **14 000** emplois
 - La SNCF fret : **30 000** emplois
 - Le TRM : **337 000** emplois + **27 000** non salariés
 - Aérien fret : **7 850** emplois
 - Maritime fret (marins français) : **5 200** emplois
 - Le fluvial : **2 000** emplois

² le chiffre du compte d'autrui est évalué à **1 053 000** emplois d'après les données de l'EAE/2004, et à **1 069 000** d'après les données des Comptes des transports/2005

³ A partir des mémentos statistiques et mémo presse de la SNCF, le CNT a effectué un calcul de répartition donnant pour 2004 : presque **82 000** pour l'activité voyageurs, un peu moins de **30 000** pour le Fret et un peu plus de **56 000** pour l'infrastructure.

⁴ Evaluation du CNT à défaut d'information plus précise.

Le **compte propre** en marchandise est plus délicat à évaluer ;

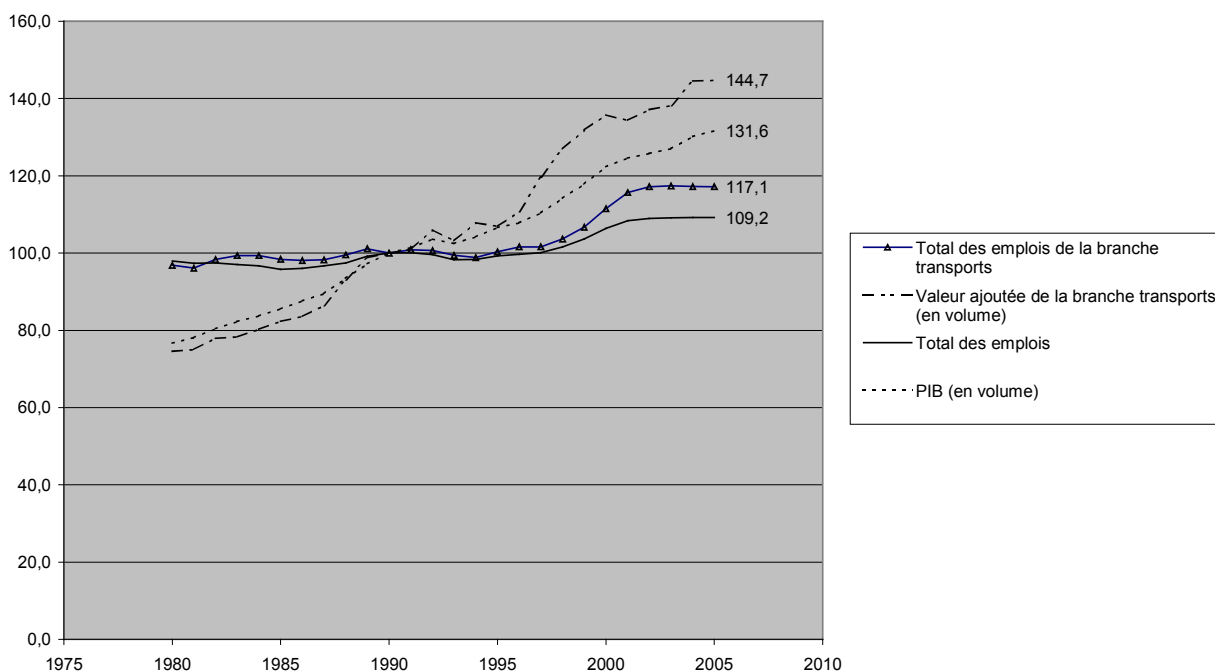
Suivant une étude⁵ réalisée en 1999, on peut estimer que les emplois du compte propre du transport de marchandises représentent environ 40 % des emplois totaux du transport de marchandises, soit un supplément de l'ordre de **350 000**.

D'autre part, les débats en cours sur la logistique montrent que cette activité est encore mal cernée et les données recueillies permettent de penser que l'activité logistique hors transport en compte propre peut être évaluée à **700 000** emplois dont 150 000 environ « emplois support ».

Au total donc, en compte propre et compte d'autrui, en voyageurs et marchandises, en transport et logistique, on peut considérer que le « monde du transport » représente aux alentours de **deux millions deux cent mille emplois**, auxquels on pourrait ajouter, pour calculer le poids de la filière du transport de marchandises, **tous modes** compris, les effectifs correspondant à la construction des matériels, à leur usage, au transport proprement dit et aux consommations liées pour le chemin de fer, le transport fluvial, maritime et aérien, etc..

En prenant le seul « compte d'autrui » tous modes confondus , et en raisonnant en indices, on peut suivre l'évolution dans le temps d'un certain nombre d'indicateurs :

Evolution comparée des effectifs, du PIB et de la VA



Source : CCTN 2005 – SESP – INSEE – CNT

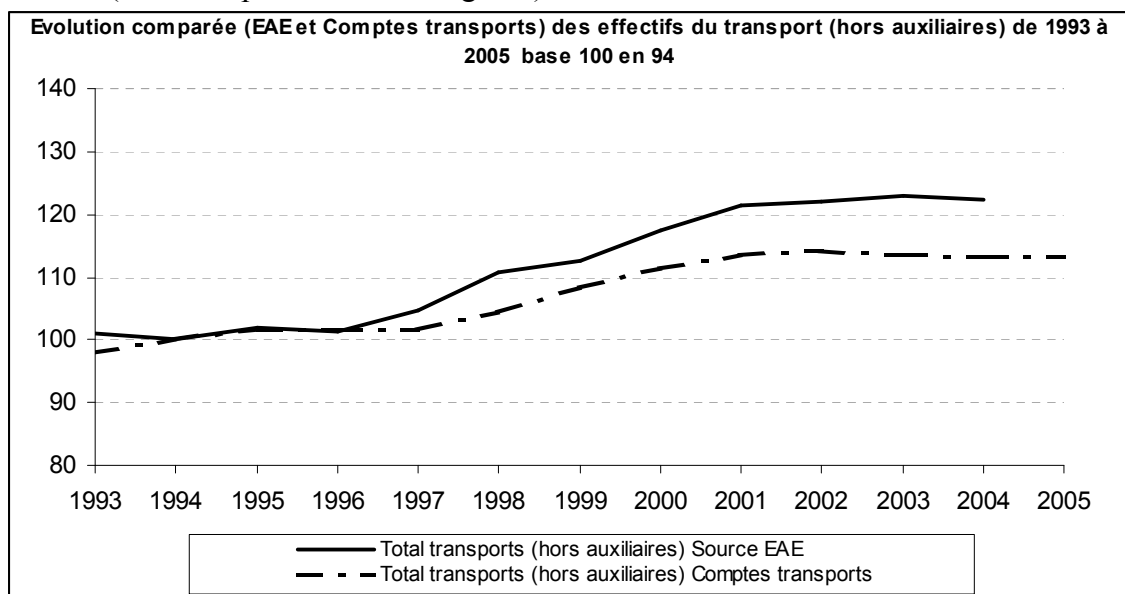
Les effectifs du transport et de l'ensemble des branches de l'économie évoluent parallèlement ; on observe une stagnation de l'emploi (salariés et non salariés) depuis 2001.

La part des effectifs du transport reste stable et représente 4,3 % en 2005.

⁵ Voir l'article de Michel Savy et Catharina Horn, « L'emploi dans le transport de marchandises et la logistique : une évaluation temporelle en France et en Allemagne », *Cahiers scientifiques du transport*, n°45, 2004.

II. EVOLUTION DES EFFECTIFS TOTAUX DU TRANSPORT DE 1993 A 2005

Les emplois peuvent être appréhendés par plusieurs sources qui ne recouvrent pas exactement les mêmes champs : l'EAE concerne le secteur des transports (entreprises ayant une même activité principale de transport) tandis que les Comptes des transports fournissent les effectifs de la branche (unités de production homogènes).

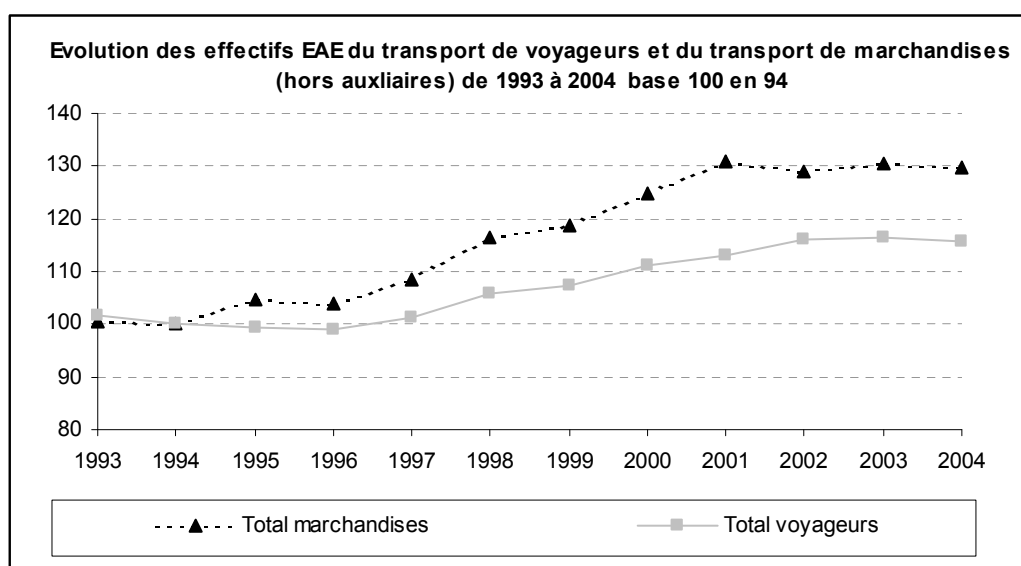


Source : SESP – CCTN 2005 – EAE – CNT

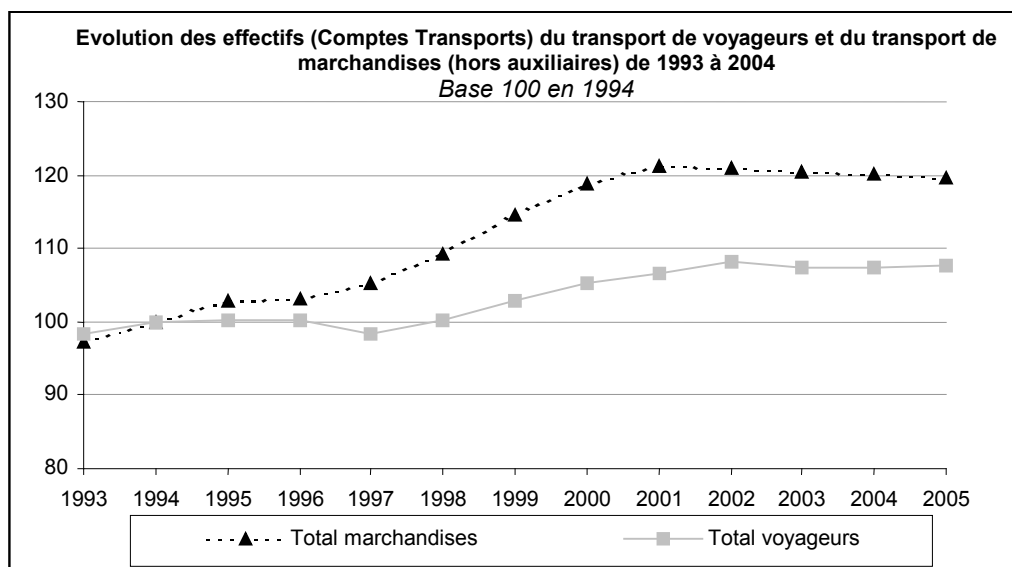
Quelle que soit la source, les effectifs salariés et non salariés des transports stagnent depuis 2001.

Si l'on recherche à qualifier l'évolution comparée marchandise / voyageur, on pourra constater quelle que soit la source utilisée, que les effectifs stagnent depuis 2001 dans le secteur des marchandises comme celui des voyageurs

Evolution comparée des effectifs du transport de marchandises et de voyageurs 1993 à 2004



Source : EAE – SESP – CNT



Source : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations MTETM/ SESP- CCTN 2005 - CNT

Plus précisément, sur la période 2004-2005, l'emploi salarié reste stable dans les transports (entre décembre 2004 et décembre 2005 : -0,1 % en moyenne annuelle après -0,3 % en 2003 et +0,8 % en 2002) Le secteur avait été, jusqu'alors, créateur d'emplois.

Les effectifs salariés et non salariés dans les transports

en milliers d'emplois au 31 décembre

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	05/04
Grandes entreprises	278	276	273	267	263	263	266	270	277	283	283	279	275	272	-1,1%
SNCF	195	189	183	179	175	174	174	176	176	178	176	172	168	164,3	-2,2%
RATP	39	39	39	39	40	40	40	40	41	43	44	44	44	44,1	0,2%
Air France (1)	44	48	51	48	48	49	52	55	59	62	63	63	63	63,5	0,8%
Autres entreprises (2)	568	574	564	586	596	603	626	672	708	728	739	738	743	742	-0,1%
Transport ferroviaire	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	
TRM (hors conduites)	257	256	265	275	278	286	301	318	332	341	340	339	338	337	-0,3%
TRV	105	108	108	112	115	117	122	127	130	134	138	140	144	147	2,1%
Transport aérien et spatial	16	16	26	27	27	18	18	20	20	17	18	16	16	15	-6,3%
Transport par eau	14	13	13	13	14	14	14	14	14	15	15	16	16	15	-6,3%
Transport par conduite	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,0%
Auxiliaires des transports (3)	174	179	150	157	160	166	169	192	209	220	226	226	229	225	-1,7%
Total des emplois salariés	568	574	564	586	596	603	626	672	708	728	739	738	743	742	-0,1%
Emplois non salariés (4)	58	58	57	59	57	56	55	56	55	54	54	54	54	54	0,0%
Total des emplois salariés et non salariés	904	908	894	912	917	922	947	998	1039	1064	1076	1071	1072	1069	-0,3%

Sources: Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations MTETM/SESP

(1) y compris Air Inter avant sa fusion avec Air France en avril 1997

(2) estimations MTETM/SESP pour les entreprises de moins de 10 salariés en 2005; chiffres Unedic semi-définitifs pour 2005

(3) hors agences de voyages

(4) Chiffres calés sur les résultats du recensement de la population de 1999 et rétopolés

Enfin, selon les estimations de l'INSEE, 54 000 non salariés y seraient employés en 2004.

Les données sectorielles peuvent être affinées suivant le type d'entreprise ou les différents secteurs de la branche :

A cette fin, sont joints ci-après les tableaux issus de l'édition 2004 de l'enquête annuelle d'entreprise effectuée par le Service économie statistiques et prospective (SESP).

L'EAE ne mentionne toutefois pas les entreprises et effectifs relevant du transport sanitaire. Pour mémoire, l'OPTL comptabilisait 4 880 établissements dans le secteur des ambulanciers fin 2004 occupant 45 244 salariés (46 201 au 31 décembre 2005)

Ainsi, sous cette réserve, ces tableaux présentent les données sur l'emploi dans les différents secteurs des transports.

Les résultats doivent toutefois être exploités avec prudence.

Le système statistique opère par sondage pour les petites entreprises de moins de six salariés. De plus, n'est retenue que l'activité principale de l'entreprise et non celle des établissements observés.

Afin d'en tenir compte, le SESP apporte certains ajustements pour la détermination des effectifs globaux.

Néanmoins, ces données permettent d'affiner les résultats précédents. Ainsi, à titre d'exemple, il est possible dans le transport routier de marchandises de ventiler les données entre le déménagement et la location de camions avec conducteurs, ou pour le fluvial et le maritime dans l'ensemble « transports par eau », etc.

Données de l'enquête EAE relative aux années 2002 à 2004 :

NOMBRE D'ENTREPRISES

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	12	11	12
Transports urbains de voyageurs (602A)	253	237	195
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	1 783	1 944	1 968
Transports de voyageurs par taxis (602E)	26 622	27 013	27 358
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	1 169	1 214	1 348
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	29 827	30 408	30 869
Remontées mécaniques (602C)	171	172	152
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	21 761	21 533	20 452
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	14 406	14 005	12 976
Déménagement (602N)	1 498	1 557	1 255
Location de camions avec conducteur (602P)	1 637	1 579	1 522
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	39 302	38 674	36 205
Transports par conduites (603Z)	12	13	12
Transports maritimes (611A)	258	263	257
Transports côtiers (611B)	217	221	205
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	475	484	462
Transports fluviaux (612Z)	1 064	1 109	1 079
Transports aériens réguliers (621Z)	30	31	30
Transports aériens non réguliers (622Z)	215	227	218
Transports aériens (621Z et 622Z)	245	258	248
Manutention portuaire (631A)	128	131	123
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	273	299	283
Entreposage non frigorifique (631E)	1 100	1 234	1 160
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	1 501	1 664	1 566
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	589	674	565
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	282	304	292
Services aéroportuaires (632E)	112	135	137
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	983	1 113	994
Messagerie, fret express (634A)	970	941	988
Affrètement (634B)	465	484	365
Organisation des transports internationaux (634C)	1 586	1 561	1 483
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	3 021	2 986	2 836
TOTAL TRANSPORT	76 613	76 892	74 435

EFFECTIF TOTAL EN EQUIVALENT TEMPS COMPLET

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	184 796	181 196	175 998
Transports urbains de voyageurs (602A)	84 892	85 447	84 852
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	47 940	50 927	51 488
Transports de voyageurs par taxis (602E)	36 428	38 077	38 375
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	13 417	13 092	13 862
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	182 677	187 543	188 577
Remontées mécaniques (602C)	7 292	7 580	7 465
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	107 448	110 617	108 514
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	196 184	197 900	201 132
Déménagement (602N)	15 260	15 563	14 197
Location de camions avec conducteur (602P)	21 779	21 211	20 115
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	340 671	345 291	343 958
Transports par conduites (603Z)	968	958	946
Transports maritimes (611A)	11 041	12 451	12 754
Transports côtiers (611B)	1 005	996	923
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	12 046	13 447	13 677
Transports fluviaux (612Z)	3 519	4 105	4 001
Transports aériens réguliers (621Z)	68 267	65 134	65 626
Transports aériens non réguliers (622Z)	2 806	2 863	3 687
Transports aériens (621Z et 622Z)	71 073	67 997	69 313
Manutention portuaire (631A)	4 734	5 119	5 568
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	8 007	7 868	11 433
Entreposage non frigorifique (631E)	37 152	38 547	42 108
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	49 893	51 534	59 109
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	24 913	25 963	24 967
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	10 482	10 465	9 951
Services aéroportuaires (632E)	16 578	17 140	18 326
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	51 973	53 568	53 244
Messagerie, fret express (634A)	80 600	78 119	75 467
Affrètement (634B)	14 023	14 050	13 775
Organisation des transports internationaux (634C)	43 763	48 120	47 382
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	138 386	140 289	136 624
TOTAL TRANSPORT	1 043 294	1 053 508	1 052 912

EFFECTIF SALARIE EN EQUIVALENT TEMPS COMPLET

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	184 793	181 193	175 995
Transports urbains de voyageurs (602A)	84 805	85 354	84 827
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	47 051	49 852	50 392
Transports de voyageurs par taxis (602E)	10 548	11 761	11 505
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	12 695	12 377	12 906
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	155 099	159 344	159 630
Remontées mécaniques (602C)	7 227	7 528	7 429
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	90 827	93 393	91 996
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	186 882	188 761	192 056
Déménagement (602N)	14 558	14 743	13 444
Location de camions avec conducteur (602P)	20 654	20 010	18 953
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	312 921	316 907	316 449
Transports par conduites (603Z)	967	956	946
Transports maritimes (611A)	10 911	12 305	12 592
Transports côtiers (611B)	826	805	756
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	11 737	13 110	13 348
Transports fluviaux (612Z)	2 538	2 985	2 843
Transports aériens réguliers (621Z)	68 253	65 118	65 615
Transports aériens non réguliers (622Z)	2 692	2 723	3 564
Transports aériens (621Z et 622Z)	70 945	67 841	69 179
Manutention portuaire (631A)	4 711	5 087	5 557
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	7 918	7 752	11 003
Entreposage non frigorifique (631E)	36 617	37 869	41 205
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	49 246	50 708	57 765
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	24 612	25 647	24 710
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	10 389	10 316	9 800
Services aéroportuaires (632E)	16 544	17 100	18 287
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	51 545	53 063	52 797
Messagerie, fret express (634A)	80 141	77 640	74 958
Affrètement (634B)	13 864	13 862	13 633
Organisation des transports internationaux (634C)	43 319	47 536	46 871
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	137 324	139 038	135 462
TOTAL TRANSPORT	984 342	992 673	991 843

EFFECTIF SALARIE ROULANT OU NAVIGANT

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	28 739	28 106	27 356
Transports urbains de voyageurs (602A)	44 255	44 739	44 376
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	36 862	39 676	39 678
Transports de voyageurs par taxis (602E)	8 522	8 539	8 967
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	9 661	9 873	10 382
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	99 300	102 827	103 403
Remontées mécaniques (602C)	0	0	2
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	70 535	72 009	74 784
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	139 391	143 557	145 251
Déménagement (602N)	8 641	8 802	8 618
Location de camions avec conducteur (602P)	16 419	15 796	15 426
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	234 986	240 164	244 079
Transports par conduites (603Z)	0	0	0
Transports maritimes (611A)	5 660	6 940	7 109
Transports côtiers (611B)	467	508	448
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	6 127	7 448	7 557
Transports fluviaux (612Z)	1 735	2 036	1 838
Transports aériens réguliers (621Z)	20 532	19 484	19 841
Transports aériens non réguliers (622Z)	1 237	1 090	1 265
Transports aériens (621Z et 622Z)	21 769	20 574	21 106
Manutention portuaire (631A)	15	45	22
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	354	682	981
Entreposage non frigorifique (631E)	1 775	1 448	810
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	2 144	2 175	1 813
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	66	70	102
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	1 778	1 817	1 787
Services aéroportuaires (632E)	86	165	213
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	1 930	2 052	2 102
Messagerie, fret express (634A)	26 029	25 167	22 970
Affrètement (634B)	3 234	3 225	2 886
Organisation des transports internationaux (634C)	4 185	5 807	4 801
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	33 448	34 199	30 657
TOTAL TRANSPORT	430 178	439 581	439 913

EFFECTIF NON SALARIE

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	3	3	3
Transports urbains de voyageurs (602A)	87	93	25
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	889	1 075	1 096
Transports de voyageurs par taxis (602E)	25 880	26 316	26 870
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	722	715	956
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	27 578	28 199	28 947
Remontées mécaniques (602C)	65	52	36
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	16 621	17 224	16 518
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	9 302	9 139	9 076
Déménagement (602N)	702	820	753
Location de camions avec conducteur (602P)	1 125	1 201	1 162
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	27 750	28 384	27 509
Transports par conduites (603Z)	1	2	0
Transports maritimes (611A)	130	146	162
Transports côtiers (611B)	179	191	167
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	309	337	329
Transports fluviaux (612Z)	981	1 120	1 158
Transports aériens réguliers (621Z)	14	16	11
Transports aériens non réguliers (622Z)	114	140	123
Transports aériens (621Z et 622Z)	128	156	134
Manutention portuaire (631A)	23	32	11
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	89	116	430
Entreposage non frigorifique (631E)	535	678	903
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	647	826	1 344
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	301	316	257
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	93	149	151
Services aéroportuaires (632E)	34	40	39
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	428	505	447
Messagerie, fret express (634A)	459	479	509
Affrètement (634B)	159	188	142
Organisation des transports internationaux (634C)	444	584	511
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	1 062	1 251	1 162
TOTAL TRANSPORT	58 952	60 835	61 069

SOUS TRAITANCE TOTALE

En milliers d'euros

Secteurs	2002	2003	2004
Transports ferroviaires (601Z)	1 094 923	1 110 123	1 150 947
Transports urbains de voyageurs (602A)	301 260	309 808	324 368
Transports routiers réguliers de voyageurs (602B)	205 167	322 640	301 042
Transports de voyageurs par taxis (602E)	27 657	18 614	55 093
Autres transports routiers de voyageurs (602G)	74 313	86 811	134 688
Transports urbains et routiers de voyageurs (602A,602B,602E,602G)	608 397	737 873	815 191
Remontées mécaniques (602C)	22 711	25 198	25 027
Transports routiers de marchandises de proximité (602L)	735 598	949 619	939 992
Transports routiers de marchandises interurbains (602M)	2 918 692	3 240 160	3 562 942
Déménagement (602N)	210 221	216 172	290 380
Location de camions avec conducteur (602P)	180 178	201 819	179 032
Transports routiers de marchandises (602L,602M,602N,602P)	4 044 689	4 607 770	4 972 346
Transports par conduites (603Z)	20 353	22 655	20 991
Transports maritimes (611A)	684 566	766 972	750 361
Transports côtiers (611B)	2 064	1 730	2 346
Transports maritimes et côtiers (611A et 611B)	686 630	768 702	752 707
Transports fluviaux (612Z)	108 319	122 999	153 204
Transports aériens réguliers (621Z)	1 703 254	1 438 966	1 537 983
Transports aériens non réguliers (622Z)	176 569	153 604	188 699
Transports aériens (621Z et 622Z)	1 879 823	1 592 570	1 726 682
Manutention portuaire (631A)	151 733	187 720	176 420
Manutention non portuaire (terrestre et fluviale) (631B)	89 370	59 551	72 481
Entreposage non frigorifique (631E)	798 156	694 649	452 585
Manutention et entreposage (631A,631B,631E)	1 039 259	941 920	701 486
Gestion d'infrastructures de transports terrestres (632A)	3 365 888	3 964 601	4 101 951
Services portuaires, maritimes et fluviaux (632C)	94 124	101 695	94 790
Services aéroportuaires (632E)	393 818	455 188	492 849
Gestionnaires d'infrastructures de transports (632A,632C,632E)	3 853 830	4 521 484	4 689 590
Messagerie, fret express (634A)	5 946 128	5 842 482	5 507 421
Affrètement (634B)	2 987 922	3 114 122	3 221 946
Organisation des transports internationaux (634C)	6 206 188	6 356 974	7 301 714
Organisation du transport de fret (634A,634B,634C)	15 140 238	15 313 578	16 031 081
TOTAL TRANSPORT	28 499 172	29 764 872	31 039 252

A3. LES MODIFICATIONS LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES

Ce chapitre concerne les modifications législatives et réglementaires intervenues en 2005 et 2006 dans les secteurs des transports terrestres.

(Contribution de la direction des transports maritimes, routiers et fluviaux – Sous-direction du travail et des affaires sociales)

L'évolution des textes législatifs et réglementaires en 2004 ayant été reprise dans le précédent rapport social, nous aborderons les modifications intervenues au cours des années 2005 et 2006.

I - LES AVANCEES DE L'HARMONISATION SOCIALE EUROPEENNE

Les avancées de l'harmonisation sociale dans les différents modes de transport exposés à la concurrence internationale ont fait l'objet d'un dossier thématique dans le précédent rapport social couvrant les années 2003 et 2004.

Il s'agit dès lors de présenter les nouveaux textes pris dans le cadre de cette harmonisation, concernant les différents modes du transport terrestre.

I.1 - Les règlements

Règlement (CE) n° 651/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements CEE n° 38201/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement CEE n° 3820/85.

Ce nouveau règlement introduit des changements importants. On peut citer notamment :

- ✓ la fixation d'une durée maximale de conduite de 56 heures sur une semaine calendaire ;
- ✓ l'obligation du respect d'un repos hebdomadaire d'au moins 45 heures toutes les deux semaines ;
- ✓ des règles plus strictes pour le fractionnement des pauses et des périodes de repos journalier ;
- ✓ l'institution de l'extraterritorialité des poursuites pour permettre à un état membre de sanctionner une infraction commise dans un autre état membre ;
- ✓ la diminution du nombre des exemptions ;
- ✓ une plus grande responsabilisation des employeurs et autres acteurs de la chaîne du transport.

Le règlement précise en outre que son application doit se faire dans le respect des durées de travail fixées par la directive 2002/15 du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Cette directive fixe notamment à 60 heures maximum la durée du travail sur une semaine isolée.

Il entrera en vigueur le 11 avril 2007.

I.2 - Les directives

Directive 2005/47/CE du Conseil du 18 juillet 2005 concernant l'accord entre la Communauté européenne du rail (CER) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) sur certains aspects des conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur du ferroviaire.

Le 27 janvier 2004, les partenaires sociaux de la CER et de l'ETF ont signé un accord sur les règles sociales applicables aux personnels roulants affectés à des services transfrontaliers. La directive 2005/47 rend sa mise en œuvre obligatoire dans les Etats membres.

Cet accord fixe la durée de conduite maximale à 9 heures pour un travail de jour, à 8 heures pour un travail de nuit et à 80 heures par période de deux semaines.

Il prévoit un repos à la résidence des personnels roulants de 12 heures minimum, pouvant être réduit à 9 heures une fois par période de 7 jours, et un repos hors résidence de 8 heures minimum.

La durée du repos hebdomadaire est fixée à 24 heures, auxquelles s'ajoutent les 12 heures de repos journalier. Une année pleine comporte 104 périodes de repos hebdomadaire, dont 24 repos doubles de 60 heures ; 12 de ces repos doubles sont accordés le samedi et le dimanche.

Pour les conducteurs, une pause d'au moins 45 minutes doit être observée pendant la journée de travail si le temps de travail est supérieur à 8 heures. Si le temps de travail est compris entre 6 heures et 8 heures, cette pause est d'au moins 30 minutes.

Pour les personnels d'accompagnement, une pause de 30 minutes est assurée si le temps de travail est supérieur à 6 heures.

Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Cette directive prévoit une augmentation progressive du nombre de jours de travail des conducteurs de véhicules soumis aux dispositions des règlements CEE qui doivent être contrôlés : 1 % depuis le 1^{er} mai 2006, 2 % à partir du 1^{er} janvier 2008, 3 % à partir du 1^{er} janvier 2010 et, sous certaines conditions d'équipement des véhicules en chronotachygraphes numériques, 4 % à partir du 1^{er} janvier 2012.

Elle fixe également à au moins 15 % le nombre de jours contrôlés sur la route et à au moins 30 % le nombre de jours contrôlés en entreprises ; à partir du 1^{er} janvier 2008, ces pourcentages seront portés respectivement à au moins 30 % et 50 %.

La directive doit être transposée en droit national avant le 1^{er} avril 2007.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la certification du personnel de bord assurant la conduite de locomotives et de trains sur le réseau ferroviaire de la Communauté.

Cette proposition a fait l'objet d'une position commune du Conseil puis d'une première lecture au Parlement européen. Elle a fait l'objet d'une position commune du Conseil des ministres des

transports le 14 septembre 2006 dans le cadre du 3^{ème} paquet ferroviaire et a été transmise au Parlement européen pour deuxième lecture.

Elle vise à arrêter des règles communes pour la certification des conducteurs afin de faciliter leur interopérabilité tout en maintenant un haut niveau de sécurité et en garantissant les conditions de libre circulation des travailleurs dans le secteur ferroviaire. Ces règles concernent les aptitudes physiques, professionnelles et linguistiques des conducteurs et clarifient la responsabilité des Etats membres, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures.

II - LA REGLEMENTATION NATIONALE

II.1 - Les lois

Loi n° 2005-810 du 20 juillet 2005 ratifiant l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 portant transposition de directives communautaires et modifiant le code du travail en matière d'aménagement du temps de travail dans le secteur des transports.

L'ordonnance du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi du 20 juillet 2005, met en conformité avec le droit communautaire les dispositions législatives applicables aux personnels roulants et navigants des secteurs des transports terrestres relevant du code du travail qui font déjà l'objet d'une réglementation en matière de durée du travail : transport routier, navigation intérieure, personnels des entreprises assurant la restauration et l'exploitation des places couchées à bord des trains ainsi que le secteur du transport ferroviaire, à l'exception de la SNCF, de la RATP, des voies ferrées d'intérêt local et des services de transport public urbain qui relève de la loi du 3 octobre 1940.

Elle ajoute au code du travail des dispositions particulières à certains personnels du secteur des transports et encadre les domaines dans lesquels des décrets peuvent déroger à ces dispositions.

Elle dispose notamment que dans les entreprises de transport routier et de navigation intérieure, il peut être dérogé par décret à la durée maximale hebdomadaire moyenne de travail, dans la limite de 46 heures par semaine calculée sur une période de référence de trois mois, cette période pouvant être portée à quatre mois par convention ou accord collectif.

En matière de travail de nuit, l'ordonnance fixe des règles dérogatoires pour les personnels roulants ou navigants pour ce qui concerne la définition de la période nocturne et la limitation de la durée du travail effectuée par un travailleur de nuit. Elle rend applicables à ces salariés les dispositions du code du travail relatives aux contreparties et à la surveillance médicale particulière.

Elle prévoit également la possibilité de déroger par décret à la durée minimale de 11 heures consécutives de repos quotidien et de fixer des modalités de repos hebdomadaire par décret en Conseil d'Etat.

Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports

Cette loi a apporté deux modifications aux articles L 212-11 (durée quotidienne du travail d'un travailleur de nuit) et L 220-3 (repos quotidien) du code du travail afin de tenir compte

notamment des spécificités des entreprises de transport sanitaire ainsi que des entreprises de transport routier de voyageurs affectés à des services réguliers ne dépassant pas 50 km.

Elle a également transposé dans le droit national, la directive n° 2003/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la formation initiale et continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises et de voyageurs.

II.2 - Les décrets

Afin de compléter les dispositions de l'ordonnance du 12 novembre 2004 et poursuivre la transposition de la directive 2003/88/CE du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail, plusieurs décrets ont été publiés :

Le décret n° 2005-306 du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises

Ce décret permettait notamment le décompte de la durée hebdomadaire moyenne de travail sur une période de trois mois, ou quatre mois par accord collectif, un décompte des heures supplémentaires au trimestre, ou au quadrimestre le cas échéant, et détermine un nouveau mode de décompte des repos compensateurs identique pour tous les salariés quelle que soit la taille de l'entreprise.

Or, saisi d'un recours formé par plusieurs organisations syndicales (FGTE-CFDT ; FNCR ; CFTC ; FO-UNCP), le Conseil d'Etat a, dans un arrêt du 18 octobre 2006, annulé les articles 4 à 11 de ce décret.

Le gouvernement a limité les effets de cette annulation en publiant le 5 janvier 2007 un nouveau décret en Conseil d'Etat et en Conseil des ministres qui se substitue au décret annulé.

Celui-ci a rétabli les dispositions annulées avec une modification : afin de tenir compte de l'arrêt DELLAS (CJCE 1^{er} décembre 2005 ; CE 28 avril 2006), la durée moyenne maximale hebdomadaire de temps de service du personnel roulant n'effectuant pas la totalité de son travail à bord de véhicules de plus de 3,5 tonnes a été ramenée à 48 heures.

Le décret n° 2006-5 du 4 janvier 2006 modifiant le décret n° 99-1161 du 29 décembre 1999 relatif à la durée du travail du personnel de la Société nationale des chemins de fer français

Le décret définit la période nocturne ainsi que la notion de travailleur de nuit et précise les obligations qui s'attachent à cette qualité : surveillance médicale et possibilité de transfert à un travail de jour en cas de problème avéré de santé dû au travail de nuit.

Pour tenir compte des spécificités de l'activité, le décret met en œuvre les dérogations permises par la directive en matière de pause pour les travailleurs du secteur du transport ferroviaire travaillant à bord des trains ou dont les activités sont liées aux horaires de transport, à la continuité et la régularité du trafic.

De manière dérogatoire, le personnel roulant peut ainsi travailler jusqu'à 8 heures sans interruption sous réserve de bénéficier d'une période équivalente de repos compensateur, incluse dans un repos journalier à la résidence ou dans un repos périodique.

Le décret prend également en compte les adaptations nécessaires pour l'application à la SNCF des dispositions de la loi n° 2004-626 du 30 juin 2004 relative à la solidarité pour l'autonomie des personnes âgées et des personnes handicapées.

Le décret n° 2006-408 du 6 avril 2006 modifiant le décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes

Ce décret permet des dérogations à la durée du repos quotidien en deçà de 11 heures pour certaines catégories de personnels. Il prend également les mesures rendues nécessaires par la modification du règlement 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Il prévoit notamment les conditions d'accès du conducteur aux feuilles d'enregistrement de l'appareil de contrôle défini dans le règlement 3821/85 et aux données électroniques enregistrées dans la mémoire de sa carte personnelle.

Le décret n° 2006-516 du 5 mai 2006 relatif à la durée du travail du personnel de la Régie autonome des transports parisiens

Le décret abroge les arrêtés du 29 décembre 1942.

Conformément à la directive n° 2003-88, il fixe les durées minimales du repos journalier, du repos hebdomadaire, des pauses et des congés annuels ainsi que la durée maximale hebdomadaire de travail.

En matière de travail de nuit, il définit une période nocturne ainsi que la notion de travailleur de nuit et précise les obligations qui s'attachent à cette qualité : surveillance médicale et possibilité de transfert à un travail de jour en cas de problème de santé avéré consécutif au travail de nuit ; il fixe la durée maximale de travail journalier d'un travailleur de nuit.

Pour tenir compte des spécificités de l'activité, il met en œuvre les dérogations permises par la directive en matière de repos hebdomadaire, de repos journalier et de durée du travail de nuit pour les travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier.

Le décret comporte également des dispositions relatives à l'organisation du travail, à l'amplitude et aux dérogations nécessaires en cas de circonstances exceptionnelles.

Il prévoit la possibilité d'organiser le travail par cycles, de pratiquer des horaires individualisés et des horaires de travail à temps partiel.

Des dispositions spécifiques sont prévues pour permettre l'accomplissement de travaux urgents.

Le décret n° 2006-925 du 19 juillet 2006 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport urbain de voyageurs

Le décret modifie le décret n° 2000-118 du 14 février 2000. Il fixe les durées minimales du repos journalier, du repos hebdomadaire et des pauses désignées sous le terme de coupures dans le milieu professionnel du transport urbain.

En matière de travail de nuit, il définit une période nocturne ainsi que la notion de travailleur de nuit et précise les obligations qui s'attachent à cette qualité : surveillance médicale et possibilité de transfert à un travail de jour en cas de problème de santé avéré consécutif au travail de nuit.

Il fixe la durée maximale de travail journalier d'un travailleur de nuit.

Pour tenir compte des spécificités de l'activité, le décret met en œuvre les dérogations permises par la directive en matière de repos hebdomadaire, de repos journalier, de pause et de durée du travail de nuit pour les travailleurs concernés par le transport de voyageurs sur des services de transport urbain régulier.

Le décret tire également les conséquences de l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 juillet 2001 annulant le décret du 14 février 2000 qui prévoyait que des accords collectifs pouvaient déroger à ses dispositions dans un sens défavorable aux salariés.

Ainsi, il fixe de nouvelles dispositions conformes à cet arrêt, notamment en encadrant les durées maximales de l'amplitude de la journée de travail et en supprimant la possibilité de déroger à ses dispositions par accord collectif dans un sens défavorable aux salariés.

Il permet de maintenir les amplitudes appliquées dans les entreprises dans des conditions définies par accord avant la publication du décret du 14 février 2000, dans la limite de 14 heures.

Plusieurs décrets sont encore en cours d'élaboration et devraient donner lieu à une prochaine publication :

- un projet de décret modifiant le décret n° 2003-849 du 4 septembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises assurant la restauration et l'exploitation des places couchées dans les trains ;

- un projet de décret relatif à la durée du travail dans les entreprises exploitant des voies ferrées d'intérêt local ;

- un projet de décret modifiant le décret n° 83-1111 du 19 décembre 1983 relatif à la durée du travail dans les entreprises de navigation intérieure (décret n° 2007-14 du 5 janvier 2007, JO du 5 janvier) ;

- un projet de décret en Conseil d'Etat relatif à la durée quotidienne du travail des travailleurs de nuit et au repos hebdomadaire applicables à certains salariés du secteur des transports.

Enfin, a été publié :

Le décret n° 2006-303 du 10 mars 2006 relatif aux obligations des employeurs de conducteurs salariés exerçant leur activité sur des véhicules équipés d'un chronotachygraphe électronique

A la suite de la modification du règlement CEE n° 3821/85 du 20 décembre 1985 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation de l'appareil de contrôle dans le domaine des transports routiers, ce décret précise les obligations de l'employeur d'un conducteur salarié exerçant son activité sur un véhicule équipé d'un chronotachygraphe électronique.

Pris en application de l'ordonnance n° 58/1310 du 23 décembre 1958, il couvre l'ensemble des conducteurs concernés par la mise en place de cet appareil de contrôle, qu'ils soient employés dans des entreprises de transport pour compte d'autrui ou dans des sociétés effectuant du transport pour compte propre.

Il prévoit le paiement par les employeurs du droit d'usage de la carte de conducteur de la même manière qu'ils sont déjà tenus de fournir les feuilles d'enregistrement à leurs salariés affectés à la conduite de véhicules équipés d'appareils analogiques.

Le coût de la carte, rattachée à la durée de cinq années de sa validité est, selon l'analyse économique, à peu près équivalent à celui de la fourniture des disques pendant la même durée.

La carte est personnelle au conducteur qui la conserve en cas de départ de l'entreprise.

Le principe de sa prise en charge par les employeurs les conduira à une mutualisation de cet investissement.

Des employeurs pourront acquitter le droit d'usage des cartes de conducteurs dont les titulaires quitteront l'entreprise avant la fin de sa validité et, réciproquement, embaucher des salariés disposant de cartes payées par d'autres employeurs.

II.3 - Les arrêtés

Projet d'arrêté relatif à l'horaire de service et au livret individuel de contrôle

L'article 10 du décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes dispose que la durée de travail du personnel roulant, non soumis aux règlements CEE n° 3820/85 et 3821/85 est enregistrée, attestée et contrôlée au moyen de l'horaire de service dans les cas de services interurbains de voyageurs à horaire fixe ramenant chaque jour les salariés à leur établissement d'attache.

Dans les autres cas, un livret individuel de contrôle est renseigné quotidiennement.

Un décret est en préparation pour fixer les caractéristiques de l'horaire de service et du livret individuel de contrôle.

A4. LA CONVENTION INTERNATIONALE DU TRAVAIL MARITIME DE 2006.

La convention internationale du travail maritime a été adoptée le 23 février 2006, à la quasi unanimité, en présence de plus de 1 000 délégués représentant 106 pays.

La conférence était présidée par le français Jean-Marc Schindler, administrateur général des affaires maritimes.

La délégation française était composée de :

Membres gouvernementaux : Nicole Ameline, *représentante du gouvernement français auprès du conseil d'administration du BIT* ; Jean-Maurice Ripert, *ambassadeur, représentant permanent de la France auprès des Nations Unies à Genève.*

Délégué « armateurs » : Guy Sulpice, *directeur d'Armateurs de France*

Délégué « gens de mer » : Charles Narelli (*CGT Officiers*)

La direction des affaires maritimes, la direction des transports maritimes, l'ENIM et les organisations syndicales (CFDT, CFTC, CGC et CGT-FO) étaient également partie prenante.

La convention fera date par sa forme très innovante.

Elle constitue une norme d'ensemble, un code mondial visant à l'approche globale du secteur, la première de ce genre dans le contexte de la mondialisation et dans l'histoire de l'OIT.

A la différence des autres conventions de l'OIT, elle contient ses propres mécanismes d'application et de contrôle direct. Le rôle de la norme apparaît ainsi comme renforcé dans le secteur maritime avec l'adoption de ce qui peut être considéré comme un véritable code du travail mondial des gens de mer, une charte des droits des gens de mer, issue du dialogue social et du tripartisme.

La structure même du texte est faite pour en permettre sa compréhension :

Les *articles* fixent ses définitions, son champ d'application, ses principes fondamentaux et ses conditions d'entrée en vigueur. Les *règles* énoncent les principes, les droits et les obligations des membres. Le *code* indique comment les règles doivent être appliquées.

Les règles et le code sont regroupés par grands thèmes en cinq titres :

- I. Conditions de travail
- II. Conditions d'emploi
- III. Vie à bord
- IV. Santé, bien-être, soins médicaux et sécurité sociale
- V. Mise en application de la convention

La Convention entrera en vigueur dès sa ratification par au moins trente pays représentant 33 % du tonnage mondial.

La convention s'appliquera en principe à tout navire ne naviguant pas exclusivement dans les eaux intérieures.

Des exemptions seront toutefois possibles pour les navires d'une jauge brute inférieure à 200 tonneaux qui n'effectuent pas de voyages internationaux, après consultation des organisations d'armateurs et des gens de mer.

Une centaine d'amendements a été soumis au comité plénier, dont la moitié a été adoptée et intégrée au texte.

Au final, la conférence a adopté les résolutions suivantes :

1. *promotion de la convention du travail maritime ;*
2. *amélioration des possibilités offertes aux femmes marins ;*
3. *groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT⁶ d'experts, sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer ;*
4. *élaboration de directives pour le contrôle par l'Etat du port ;*
5. *élaboration de normes internationales d'aptitude médicale des membres d'équipage et autres gens de mer ;*
6. *promotion de la convention sur les pièces d'identité des gens de mer ;*
7. *information sur les groupes professionnels ;*
8. *bien-être des gens de mer ;*
9. *maintien de la commission paritaire maritime ;*
10. *prise en compte de la dimension humaine dans le cadre de la coopération internationale entre institutions spécialisées des Nations Unies ;*
11. *recrutement et maintien dans l'emploi des gens de mer ;*
12. *effets des actes de piraterie et des vols à main armée sur le secteur maritime ;*
13. *élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon ;*
14. *sécurité et santé au travail ;*
15. *capacité de recherche et de sauvetage ;*
16. *sécurité sociale ;*
17. *mise en oeuvre pratique de la question des certificats dès l'entrée en vigueur.*

Enfin la Commission paritaire maritime, composée de représentants des armateurs et des marins d'un certains nombre de pays, a travaillé sur les suites qu'il convient de donner à l'adoption de la convention du travail maritime. La question du salaire minimum a également donné lieu à un large débat.

L'accord suivant a été adopté concernant le salaire minimum du matelot qualifié :

Le montant de 500 dollars US mensuels reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2006, puis devient :

- 515 dollars au 1er janvier 2007
- 530 dollars au 1er janvier 2008
- 545 dollars au 31 décembre 2008.

⁶ OMI ou IMO, International Maritime Organization, OIT ou ILO, Organisation Internationale du Travail ou International Labour Organization.

B. APPROCHE PAR MODES

Dans chaque secteur, en fonction toutefois des éléments qui ont pu nous être communiqués, les thèmes suivants sont successivement abordés :

- l'emploi* (en complément des données incluses dans la première partie du rapport) ;
- la durée du travail* ;
- les rémunérations* ;
- la formation professionnelle* ;
- les accidents du travail et la prévention des risques professionnels* ;
- le dialogue social*

En introduction du rapport social, à partir de l'analyse et du recoupement des différentes sources statistiques dont nous disposons, nous avons pu estimer à environ deux millions deux cent mille le total des emplois du transport (voyageurs, marchandises, logistique, compte propre, compte d'autrui)

L'analyse qui suit exclut, de fait, une partie des emplois précédemment recensés tels ceux relevant de la gestion des infrastructures, ceux relevant du compte propre, etc. Elle analyse successivement les transports terrestres (l'examen portant sur 837 400 emplois), aérien (74 000 emplois) et maritime (10 000 emplois)

Quelques thèmes tels le dialogue social et l'activité de contrôle, font l'objet dans un deuxième temps d'une approche transversale.

Sont successivement abordés :

- les transports routiers et activités auxiliaires des transports (579 000 emplois dans le champ de l'analyse) ;
- Après une présentation des données communes à l'ensemble du champ conventionnel couvert, les spécificités propres au transport routier de marchandises et au transport de voyageurs sont déclinées de façon distincte ;
- les transports urbains (87 000 emplois analysés) ;
- le transport ferroviaire(168 000 emplois analysés) ;
- le transport fluvial (3 400 emplois analysés) .

B1. LES TRANSPORTS ROUTIERS ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

L'option a été retenue de couvrir pour cette étude les entreprises relevant du champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport et reprises sous les codes N.A.F. suivants :

602 B	Transports routiers réguliers de voyageurs
602 G	Autres transports routiers de voyageurs
602 L	Transports routiers de marchandises de proximité
602 M	Transports routiers de marchandises interurbains
602 N	Déménagement
602 P	Location de camions avec conducteurs
631 E	Entreposage non frigorifique (partie) ⁷
634 A	Messagerie, fret express
634 B	Affrètement
634 C	Organisation des transports internationaux (partie)
641 C	Autres activités de courrier
712 A	Location d'autres matériels de transports terrestres (partie)
746 Z	Enquêtes et sécurité (partie)
851 J	Ambulances

Cette approche conventionnelle permet ainsi de présenter les travaux de la Commission paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle (C.N.P.E) et de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications transport et logistique ayant en charge la préparation d'un bilan annuel de l'évolution qualitative et quantitative des emplois et des qualifications.

Toutefois, les activités de transports routiers de marchandises et de personnes présentent chacune des spécificités qui leur sont propres et qui seront ainsi prises en compte par une étude distincte.

I. DONNEES COMMUNES AU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

I.1. LA DEMOGRAPHIE DES ENTREPRISES

A la fin de l'année 2004, sur la base des données UNEDIC, l'observatoire souligne la baisse du nombre d'établissements passant de 35 445 au 1^{er} janvier 2004 à 35 259 au 1^{er} janvier 2005, tous secteurs d'activités confondus, poursuivant le phénomène constatée depuis 2001 (l'intégration des activités de prestations logistiques porte ce nombre d'établissements à 35 487)

Cette tendance est quasi générale à l'exception toutefois du transport routier de voyageurs et du transport par ambulances.

⁷ Le 30 juin 2004, les partenaires sociaux ont signé un protocole d'accord relatif aux conditions spécifiques d'emploi des personnels des entreprises exerçant des activités logistiques. Ces entreprises, identifiées sous le code 631 E, appliquent les dispositions conventionnelles depuis le 1^{er} février 2005.

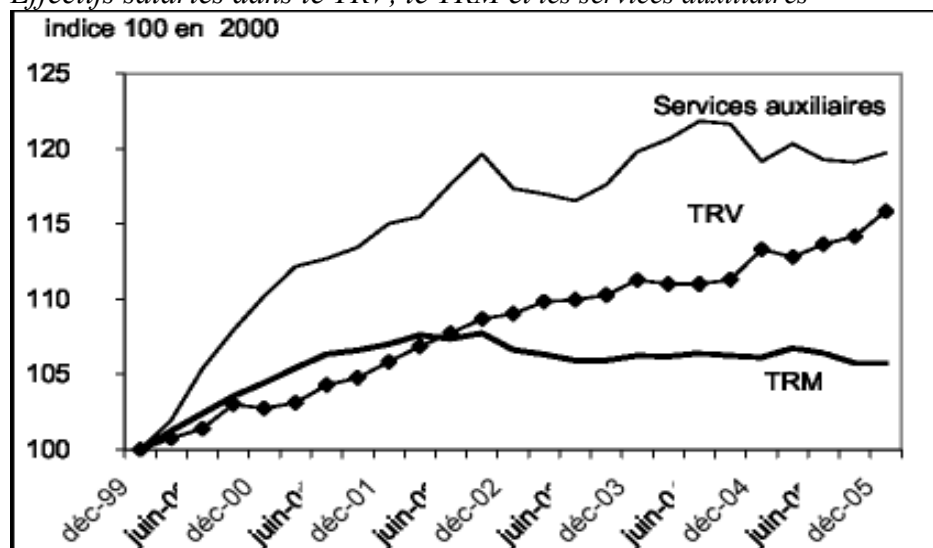
La baisse du nombre d'établissements affecte essentiellement les établissements comptant moins de dix salariés, ceux-ci ayant diminué de 7,9 % sur cinq ans alors que sur cette même période, les établissements de taille moyenne (10 à 49 salariés) progressaient de 8 % et ceux de plus de 50 salariés de 9 %.

I.2. L'EMPLOI

La stagnation de l'emploi dans les transports routiers en 2004 et 2005

Dans le périmètre du champ conventionnel, l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications retient le chiffre de 564 000 emplois à la fin de l'année 2004 auxquels il convient d'ajouter ceux relevant des entreprises exerçant des activités de prestations logistiques, entrées dans le champ conventionnel au 1^{er} février 2005, portant ainsi au 1^{er} janvier 2005 les effectifs de la branche à 577 370 salariés.

Effectifs salariés dans le TRV, le TRM et les services auxiliaires



Source : Unedic, estimations MTETM/SESP

Fin 2005, et pour la troisième année consécutive, les effectifs font preuve d'une grande stabilité à périmètre comparable pour l'ensemble de la branche (567 700 emplois) pour 35 260 entreprises (-3 %) avec cependant des disparités marquées en fonction notamment des activités.

En effet, dans ce bilan, le transport de personnes (personnel ambulancier et voyageur) connaît une évolution positive de ses effectifs, due notamment au transport sanitaire.

Les personnels de conduite dans le transport routier

Concernant la répartition des effectifs par famille professionnelle⁸, on ne constate aucun bouleversement majeur si ce n'est la diminution du nombre de conducteurs (69,1% contre 70,6%)

⁸ Afin d'étudier l'emploi dans le secteur des transports routiers, la C.N.P.E. a validé 7 familles professionnelles et une famille interprofessionnelle permettant de couvrir l'ensemble des postes de travail. Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité et à une même technicité professionnelle, quelle que soit le niveau de compétence dans cette technicité.

laquelle s'explique du fait du changement de périmètre de la convention collective, les conducteurs ne représentant que 5 % des effectifs dans les activités de prestations logistiques.

Au delà de ce constat, il apparaît que la population des conducteurs représente, hors activités des prestataires logistiques, 398 700 emplois (l'estimation faite par la CNPE en janvier 2005 était de 398 000 emplois) dont 302 150 dans le transport routier de marchandises soit une diminution pour ces derniers d'environ 3 000 emplois alors que les effectifs de conducteurs dans le transport de personnes (TRV et transport sanitaire) augmentent de plus de 3 500 emplois.

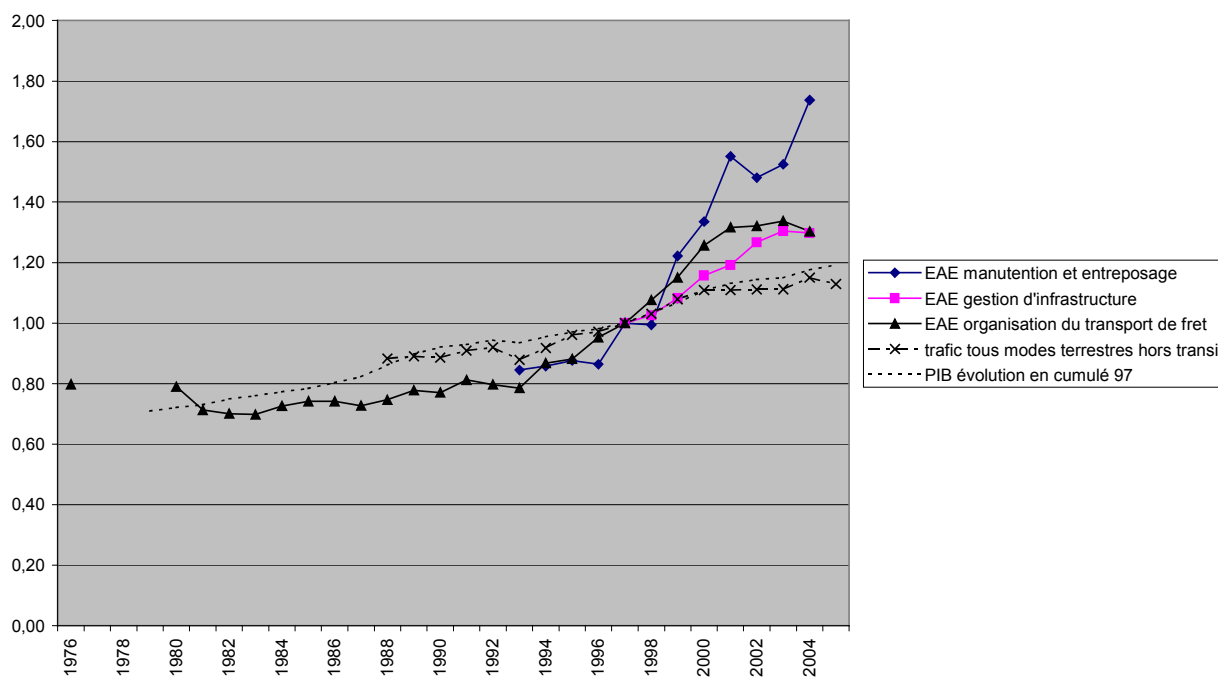
Ainsi, l'intégration dans le champ conventionnel des 11 000 salariés de la logistique ne doit pas masquer la situation préoccupante de l'emploi dans le secteur des transports routiers.

L'élargissement du champ conventionnel se traduit également par une augmentation du pourcentage de la famille « manutention –magasinage ».

Comme nous l'avons indiqué précédemment, l'emploi logistique est encore assez mal connu et peu examiné en tant que tel dans les rapports sociaux du CNT ; cette lacune pourrait être comblée dans le prochain rapport social si les données disponibles le permettent.

Nous donnons simplement ci-dessous les données de l'enquête annuelle d'entreprise sur l'évolution des effectifs dans ces métiers :

comparaisons évolutions logistique



Source : INSEE – EAE – CNT

Un marché du travail peu porteur en 2004 mais qui s'améliore en 2005.

Alors qu'il avait nettement diminué de 1995 à 2000, le nombre de **demandeurs d'emploi** a progressé entre décembre 2003 et décembre 2004.

Toutefois, la situation sur le marché du travail s'est améliorée en 2005 avec une diminution de 3% sur l'année :

- ✓ décembre 2003 : 30013 demandeurs d'emploi
- ✓ décembre 2004 : 30920 demandeurs d'emploi
- ✓ décembre 2005 : 29968 demandeurs d'emploi

Parallèlement, les **offres nouvelles d'emploi de conducteurs** dans le transport routier de marchandises recensées par l'Agence Nationale pour l'Emploi augmentent de 13% passant de 46 733 en 2003 à 52 711 en 2004 pour enregistrer une baisse de 2% en 2005 avec 51 745 offres d'emploi.

Cette diminution atteint toutefois 13% pour les conducteurs livreurs entre 2004 et 2005.

I.3. LA FORMATION

La formation d'accès au métier

Les formations obligatoires des conducteurs routiers

La généralisation des formations obligatoires s'est poursuivie en 2004. Le décret n° 2004-1186 du 8 novembre 2004 a en effet rendu obligatoire la formation initiale et continue des conducteurs salariés de l'ensemble du secteur du compte propre.

Ainsi, à la fin de l'année 2005, la Direction Générale de la Mer et des Transports établit le bilan suivant faisant état du nombre d'attestations délivrées :

Année 2005	FIMO						FCOS			
	nombre de stagiaires	nombre attestations délivrées	taux de réussite "FIMO sèches"	nombre attestations délivrées au titre du TP	nombre attestations FIMO délivrées au titre des CAP-BEP	TOTAL des attestations délivrées	nombre de stagiaires	nombre attestations délivrées en centre	nombre attestations "moniteur d'entreprise"	TOTAL des attestations délivrées
Total "Compte d'autrui"	15 819	15 286	96,6%	4 378	672	20 336		67 559	10 299	77 858
Total "Compte propre"	1 271	1 222	96,1%			1 227	20 682			20 363
Total "Voyageurs"	3 593	3 437	95,7%	1 680	25	5 142				23 085
TOTAUX	20 683	19 945				26 705				121 306

Source : DGMT

La professionnalisation

En 2005, 3 250 contrats de professionnalisation ont été signés, dont 56 % dans la famille conduite.

La formation professionnelle

Globalement, le volume des formations augmente de + 5 % (183 980 contre 173 794)
Il convient de noter que le nombre de FCOS a augmenté de plus d'un quart (66 198 contre 52 823) compte tenu de l'échéancier en transport routier de marchandises, de voyageurs et en compte propre.

Les formations de perfectionnement « maîtrise et cadres » ont diminué de - 3 %.
Les FIMO sont stables et les formations « caristes » sont en baisse de plus de 8,3 %.
Globalement, les formations supérieures (au delà du BAC) sont en légère diminution (environ - 5 %)
Dans le même temps, les formations « maintenance » sont en forte hausse (+ 19,1 %)

Enfin, en ce qui concerne les évolutions des familles professionnelles, la famille « ventes/achats – techniques d'exploitation » continue de décroître (-6,6 %) de même que la famille « direction – gestion » (- 3,7 %) tandis que les formations concernant le personnel de conduite sont en hausse de + 12,5 %.

Dans les différentes activités, le pourcentage de salariés ayant suivi une formation reste particulièrement élevé (supérieur à 38 %) soit une forte hausse par rapport aux résultats de l'exercice antérieur.

Pour cet indicateur, le pourcentage de salariés ayant suivi une formation est en hausse dans toutes les activités entrant dans le champ d'application de la convention collective, les plus fortes hausses étant constatées en transport routier de marchandises (+ 8 points) et dans les activités d'auxiliaires de transport (+ 9 points).

I.4. BILAN DE LA NEGOCIATION COLLECTIVE

PRINCIPALES DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES INTERVENUES DANS LE TRANSPORT ROUTIER EN 2004 ET 2005

La commission nationale paritaire de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CCNTR) a tenu, en 2004 et 2005, 97 réunions qui ont abouti à la signature de 26 textes conventionnels.

Concernant l'ensemble du transport routier, l'année 2004 a été marquée par l'accord du 25 novembre 2004 visant à mettre en application les dispositions de l'accord national interprofessionnel du 20 septembre 2003 relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle et celles de la loi du 4 mai 2004 en tenant compte des spécificités du secteur.

D'autres accords, intéressant des « sous-secteurs », doivent notamment être soulignés :

Le transport interurbain de voyageurs

Il s'agit notamment d'avenants signés dans le cadre de l'accord du 18 avril 2002 parmi lesquels nous pouvons signaler :

- *L'accord du 24 septembre 2004* sur la définition, le contenu et les conditions d'exercice des conducteurs en périodes scolaires.
- *L'avenant n°3 du 21 décembre 2005* modifiant les modalités d'indemnisation des coupures et de l'amplitude de travail et fixant également les chantiers thématiques à ouvrir rapidement (tourisme, abatement pour frais professionnels de 20 %, contenu et conditions d'exercice des conducteurs amenés à transporter des personnes à mobilité réduite et personnels sédentaires).

Enfin, dans ce secteur d'activité, plusieurs avenants ont revalorisé les barèmes conventionnels :

- *Les avenants du 16 février 2004* maintiennent notamment le différentiel entre les niveaux des rémunérations conventionnelles et celui du SMIC pour les ouvriers du transport routier de voyageurs.
- *L'avenant n° 93 du 24 septembre 2004* revalorise, à compter du 1^{er} septembre 2004 les barèmes des rémunérations conventionnelles (taux horaire et salaires mensuels garantis) des personnels ouvriers de 5,8 % pour les coefficients 110V à 128V, de 4 % pour les coefficients 131V à 138V et de 2 % pour les autres par rapport au barème du 1^{er} février 2004.
- *Les avenants du 21 décembre 2005* revalorisent les barèmes des rémunérations conventionnelles de l'ensemble des personnels. S'agissant des ouvriers, ils sont revalorisés de 3 % au 1^{er} décembre 2005, 4 % au 1^{er} février 2006 et 4,5 % au 1^{er} avril 2006.
- Enfin, *quatre avenants du 19 septembre 2006* revalorisent, à compter du 1^{er} octobre, de 3,05 % les rémunérations conventionnelles au titre de l'année 2006. De plus, les taux horaires les plus bas applicables aux ouvriers (coefficients 110 V à 128V) débutent à un niveau supérieur (8,30 €/h) au SMIC (8,27 €/h).

Le secteur du déménagement

La revalorisation des rémunérations conventionnelles a fait l'objet de plusieurs avenants :

- *L'avenant n°1 du 21 juillet 2004* à l'accord du 1^{er} février 2003 sur les rémunérations conventionnelles a revalorisé les rémunérations de toutes les catégories professionnelles de 2,5 % en moyenne à compter du 1^{er} août 2004 et de 0,5 % supplémentaire à compter du 1^{er} octobre 2004 pour les coefficients supérieurs à 132,5.
(à noter que les coefficients inférieurs à 132,5 avaient bénéficié d'une hausse de plus de 3 % dès le mois de juillet 2004 afin de tenir compte de l'augmentation du SMIC de 5,8 %)

- *L'avenant du 12 juillet 2005* à l'accord du 1^{er} février 2003 revalorise les rémunérations conventionnelles de plus de 5 % à compter du 1^{er} juillet 2005, tenant ainsi compte également de l'augmentation du SMIC à cette date.
- Enfin, un accord sur les rémunérations conventionnelles (+ 1,7 %) et la mise en oeuvre du bonus exceptionnel d'un montant maximum de 1 000 € par salarié a été signé *le 7 juin 2006*.

Les négociations ont également porté sur les temps de liaison, d'accompagnement et la revalorisation du métier par l'encadrement du contrat à durée déterminée d'usage en transport de déménagement :

- *l'accord du 22 septembre 2005*, important pour la profession, est l'aboutissement d'une longue période de négociation initiée en 2002.

Ce secteur, soumis à des variations d'activité tout au long de l'année, nécessite le recours à des dispositifs d'aménagement du temps de travail et à des embauches de personnels dans le cadre de contrats à durée limitée (intérim, contrats d'usage ou saisonniers).

Cet accord met en place un nouveau contrat journalier, dont le recours est désormais encadré, et prévoit les conditions de transformation en contrat à durée indéterminée.

Il définit les temps de liaison et temps d'accompagnement qui caractérisent la profession.

D'autres dispositions y sont également reprises, concernant notamment l'amplitude de la journée de travail et la création d'un nouveau document de suivi de l'activité des équipes de déménageurs amené à se substituer à l'actuel livret individuel de contrôle.

Les dispositions de cet accord sont entrées en vigueur au 1^{er} février 2007 soit le 1^{er} jour du mois suivant la publication au journal officiel du décret n° 2007-13 du 4 janvier 2007 (JO du 5 janvier) ; décret se substituant au décret annulé du 31 mars 2005 autorisant l'institution d'équivalences, pour les temps d'accompagnement, conformément à l'article L 212-4 du code du travail.

- *L'avenant du 7 juin 2006* complète l'accord du 22 septembre 2005, prévoyant une indemnisation des amplitudes et instituant un nouveau relevé hebdomadaire se substituant au livret individuel de contrôle.

L'activité de la course

- *L'avenant n° 94 à l'annexe 1 du 13 décembre 2005* a un double objectif : reconnaître dans le monde du transport les 15 000 coursiers et apurer la profession de certains employeurs indécents. Un nouvel article 26 « personnels coursiers – dispositions diverses » comporte plusieurs dispositions relatives au champ d'application, à la durée du travail, au contrôle de la durée du travail au moyen d'un carnet de route, à la rémunération, aux frais de déplacement, à la formation et aux nomenclatures et définitions des emplois. Les dispositions de cet avenant entreront en vigueur le 1^{er} jour du mois suivant la publication au journal officiel d'un décret autorisant l'institution d'équivalences, conformément à l'article L 212-4 du code du travail.

Cet avenant met en place également une formation initiale et continue pour les coursiers.

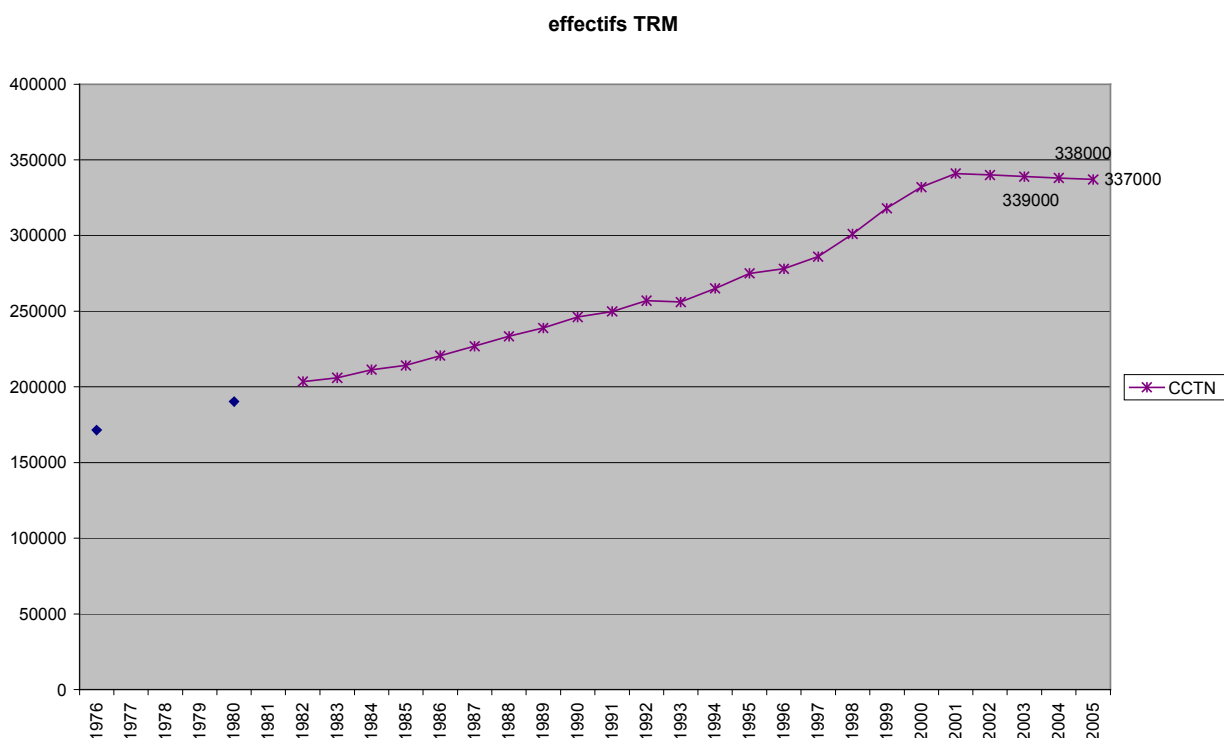
- *L'accord du 12 avril 2006* crée le carnet de route. Il entrera en vigueur à compter de la parution au journal officiel d'un arrêté ministériel le rendant obligatoire.

II. LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

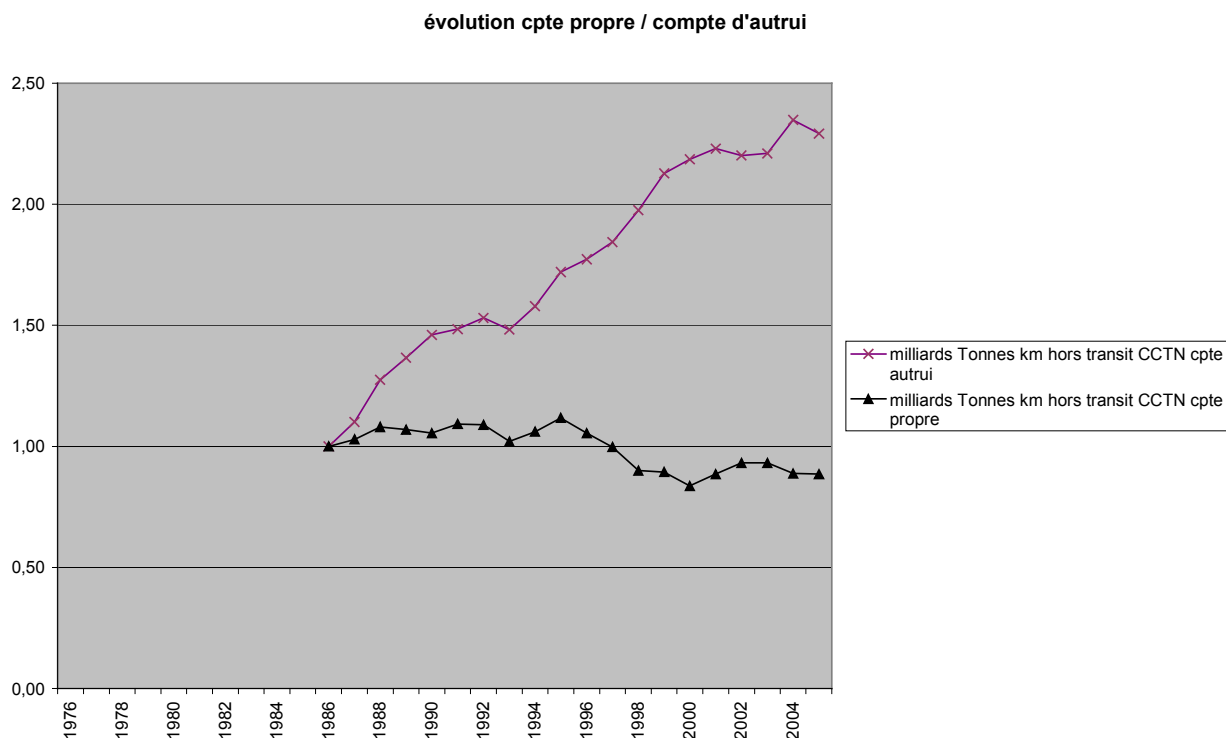
II.1. L'EMPLOI

De source UNEDIC, après des années de croissance de l'emploi dans le transport routier de marchandises (2,5 % en 2001 ; 5,2 % en 2000 et 5,5 % en 1999), les effectifs salariés du secteur repris dans le champ conventionnel augmentent très légèrement (de 0,44 % au 1^{er} janvier 2005) par rapport au 1^{er} janvier 2004.

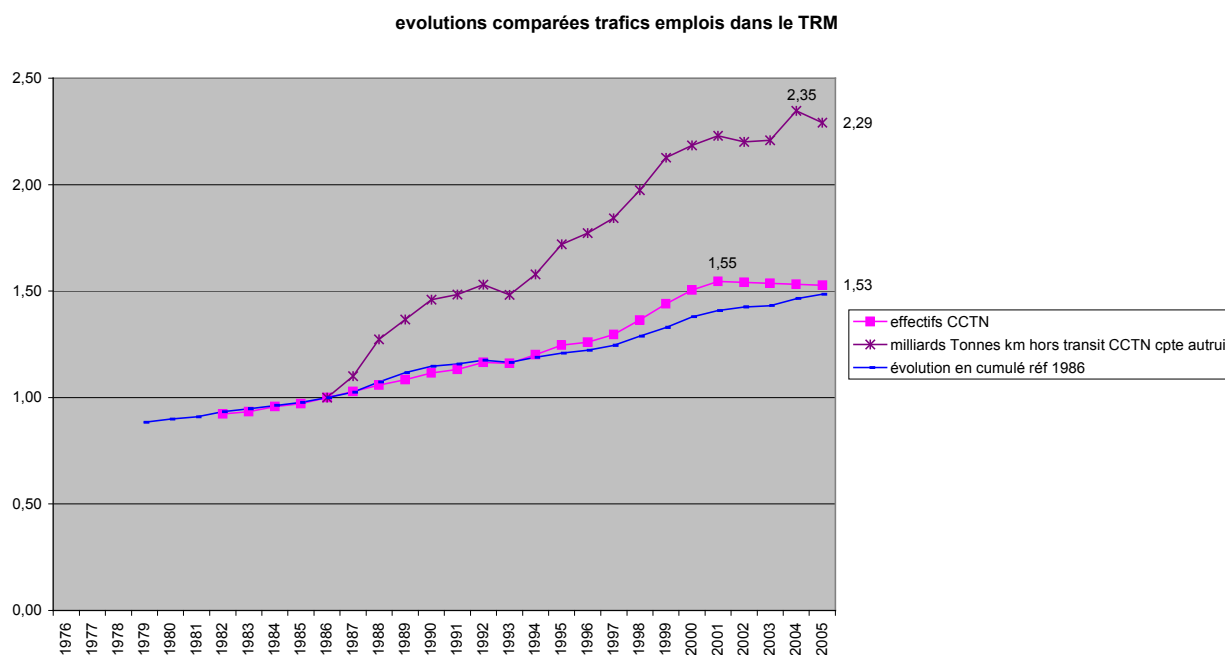
A noter que la **Commission des comptes des transports de la Nation** note une légère diminution de l'emploi salarié dans le transport routier de marchandises sans doute lié à la différence du champ couvert.



Les données de la CCTN permet également d'observer la différence d'évolution entre compte propre et compte d'autrui :



et de mettre en relation l'évolution des emplois et des trafics :



Source des 3 tableaux précédents : CCTN 2005 – SESP – CNT

CNT – Rapport social 2004 – 2005 (février 2007)

Les données émanant de la Commission des comptes des transports apportent également les éclairages suivants :

Le fait le plus marquant est la forte baisse de l'emploi salarié dans la **messagerie** depuis la deuxième année consécutive (-5,2% après - 4,1% en 2003)

Ce secteur connaît des transformations profondes (concentration-internationalisation) et une concurrence intense.

Cette baisse de l'emploi est notamment le fait de la messagerie traditionnelle car l'express colis légers reste dynamique avec une progression de 4,7 % en nombre d'envois. De même, la croissance reste très forte à l'international pour la 4^{ème} année consécutive.

Les autres activités de transports routiers sont moins touchées : - 2,4 % dans la **location avec conducteur** et - 0,9 % dans le **transport routier interurbain**.

Seul le **transport routier de proximité** échappe à cette baisse.(+2,0 %), ce dernier secteur bénéficiant d'une conjoncture plus favorable que les autres secteurs en 2004.

Enfin, **l'enquête annuelle d'entreprise** met en évidence un recours important à la sous-traitance :

Taux de sous-traitance dans l'activité de messagerie-fret express (634 A)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002
<i>6 à 49 salariés</i>	47,9	46,0	48,2	34,7	40,5	36,5	40,1
<i>50 salariés et plus</i>	48,5	50,8	49,8	52,4	51,7	53,0	52,7
<i>Plus de 6 salariés</i>	48,5	50,4	49,6	51,2	50,9	51,9	51,8

Cette sous-traitance est assurée également par des entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes et, pour certaines d'entre elles n'utilisant pas de salariés.

Ces entreprises sont inscrites depuis une époque récente au registre des transporteurs (décret n° 99-752 du 30 août 1999).

Des données spécifiques les concernant pourraient apporter un éclairage complémentaire et utile pour une meilleure connaissance du secteur.

CARACTERISTIQUES DES EMPLOIS

les catégories socioprofessionnelles.

Dans le transport routier de marchandises, si les effectifs des personnels ouvriers et employés restent stables à un niveau élevé (environ 89%) depuis 5 ans, on assiste sur la même période à un basculement entre la catégorie des techniciens et agents de maîtrise et celle des cadres. Cette dernière catégorie n'a pas progressé au même rythme que les effectifs totaux, subissant même une diminution sensible de ses effectifs. Dans le même temps, la catégorie des techniciens et agents de maîtrise s'est nettement densifiée (+17,22 % depuis 2000)

Répartition des effectifs par catégories socioprofessionnelles dans le transport routier de marchandises et les activités auxiliaires du transport.

	Ouvriers / Employés	%	Techniciens / Agents de maîtrise	%	Cadres	%	Total
2004	402 520	88,94	22 262	4,92	27 778	6,13	452 560
2003	406 624	89,32	20 814	4,57	27 814	6,11	455 252
2002	404 987	89,33	20 118	4,44	28 270	6,24	453 375
2001	391 936	89,07	19 569	4,45	28 535	6,48	440 049
2000	368 738	88,69	18 992	4,57	28 033	6,74	415 763

Source : rapport annuel de branche (CCNTR)

Le travail différencié

-le travail à temps partiel

Le travail à temps partiel reste peu fréquent dans les entreprises relevant du champ conventionnel.

Ainsi, dans le transport routier de marchandises, il a peu évolué au cours des dix dernières années, restant stabilisé autour de 3,5 % selon les estimations de la CNPE.

-le recours à l'intérim

En 2004, le taux de recours dans l'ensemble du transport routier a augmenté de plus de 9 % par rapport à l'année précédente avec 34 616 missions.

Le taux de recours à l'intérim est relativement développé dans le transport routier de marchandises (4,4 %) mais moins que dans la construction et l'industrie.

Il convient toutefois de souligner que les missions de courte durée, de deux jours à une semaine, sont en proportion les plus importantes, et seraient de nature à pourvoir à des besoins ponctuels.

Les incidences de l'élargissement du champ conventionnel aux activités de prestations logistiques mériteront toutefois d'être examinées. En effet, les caractéristiques du recours au travail temporaire en seront probablement modifiées, tant en ce qui concerne le volume que la durée des missions.

CARACTERISTIQUES DES SALARIES

Les indicateurs repris ci-dessous, tout comme les indicateurs emploi, sont issus de la consolidation nationale des indicateurs des tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle.

Ils sont complétés par les données issues du rapport annuel de branche dans le cadre de la convention collective des transports routiers et du bilan social annuel du transport routier de marchandises réalisé par le SESP.

Structure par âge

Après une année de stabilité, et à l'image du reste du transport, le vieillissement de la population des salariés se poursuit en 2005 prolongeant ainsi la tendance constatée depuis 1990.

Répartition en 2005 des effectifs par âge et secteurs d'activité

	35 et -	36 –45 ans	46 et +
TRM	34,1 %	34,4 %	31,6 %
DEM	42,5 %	29,6 %	27,9 %
LOC	32,5 %	36,8 %	30,6 %
AUX	38,9 %	32,2 %	28,8 %

Source : enquête AFT

Répartition des salariés hommes/femmes

Les femmes sont peu représentées dans le secteur des transports en général et en particulier dans le transport routier de marchandises.

Sur ce point, les sources sont quelques peu divergentes . En effet, selon les données UNEDIC fournies par l'observatoire social des transports (bilan social du TRM/SESP), elles représentent 12,7 % des effectifs en 2004 contre 16,44 % selon le rapport annuel de branche.

Il apparaît néanmoins que ces taux sont faibles même si l'introduction de l'entreposage non frigorifique en 2005 a entraîné une augmentation du nombre de femmes qui représenteraient 18,1 % des salariés de l'ensemble du secteur selon l'observatoire des métiers.

Ce taux variable d'un secteur à l'autre est toutefois nettement plus élevé dans les activités d'entreposage non frigorifique (30,4 %) et chez les auxiliaires du transport (27,6 %).

Enfin, elles sont très peu nombreuses parmi les conducteurs mais là aussi les chiffres sont divergents :

-3 % selon le bilan social (source DADS 2003)

-1,91 % en 2003 (1,93 % en 2004) selon le rapport annuel de branche.

II.2. LA DUREE DU TRAVAIL

La durée du travail des personnels de conduite du transport routier de marchandises demeure une question centrale en matière sociale dans ce secteur d'activité.

Bien que la notion même de temps de travail soit différente pour les travailleurs sédentaires par rapport aux travailleurs mobiles, les indicateurs « bruts » montrent qu'en moyenne les conducteurs effectuent une durée hebdomadaire supérieure d'environ 10 heures par rapport à la durée moyenne de travail dans l'ensemble des activités industrie-commerce.

Au cours des années 1990, de la notion de « routier », s'est dégagé le profil du conducteur salarié du transport routier de marchandises.

Par ailleurs, cette période reste marquée par des solutions réglementaires ou conventionnelles produites dans l'urgence, parfois juridiquement instables pour certaines d'entre elles et d'une stratification particulièrement complexe.

Cette fragilité juridique demeure en outre d'actualité comme en témoigne la récente annulation du décret du 31 mars 2005 relatif à la durée du travail.

Enfin, pour les personnels de conduite, la démarche de transparence tendant à obtenir la connaissance de la totalité du temps de travail et sa rémunération, a influé sur les pratiques professionnelles et les relations sociales ainsi que sur les démarches de contrôle.

LE DISPOSITIF D'ENQUETE SUR LA DUREE ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Il a été jugé intéressant de reprendre les résultats des deux enquêtes présentées ci-dessous sachant que les démarches suivies sont différentes et expliquent ainsi obligatoirement les écarts constatés :

- ✓ enquête « chronotachygraphes » effectuée par le SESP et la DGMT (ex DTT) –année 2004
- ✓ le bilan établi par l'inspection du travail des transports – année 2005.

L'enquête « chronotachygraphes »

Cette enquête en continue, initiée en 2001, a pour objectif de permettre une mesure fine du temps de travail des conducteurs routiers (résultats trimestriels).

Elle consiste à demander aux établissements interrogés (secteurs d'activités : 602L, 602M, 602P et 634A), pour une liste de conducteurs de poids lourds (plus de 3,5 tonnes) salariés prédéterminée :

- ✓ le rythme de travail (grands routiers ou non).
- ✓ les disques de chronotachygraphe sur un mois de référence.

En 2004, la durée hebdomadaire de travail des conducteurs du transport routier de marchandises s'est établit, selon les résultats de l'enquête, à 45,6 H pour une semaine de 5 jours et plus.

Elle dépend de la catégorie des conducteurs.

Le temps de service moyen des grands routiers est en effet plus élevé de 3,4 H que celui des courtes distances.

Près d'un grand routier sur deux a un temps de service supérieur à 48 H par semaine, et un sur dix, supérieur à 56 H.

Les temps de conduite représentent 74 % du temps de service des grands routiers et 61 % de celui des conducteurs « courte distance ».

***Les composantes du temps de service hebdomadaire de 2001 à 2004
(semaines de 5 jours et plus)***

	Rythme de travail	2001	2002	2003	2004
		<i>en heures</i>			
Temps de service, dont :	Grands routiers	48,2	47,8	47,0	47,5
	Courte distance	44,2	43,6	44,8	44,1
	<i>Ensemble</i>	<i>46,2</i>	<i>46,0</i>	<i>46,0</i>	<i>45,6</i>
Temps de conduite	Grands routiers	35,3	35,7	35,3	35,1
	Courte distance	27,5	25,5	27,2	26,9
	<i>Ensemble</i>	<i>31,3</i>	<i>31,2</i>	<i>31,7</i>	<i>30,7</i>
Autres travaux	Grands routiers	6,7	6,7	5,9	6,0
	Courte distance	11,4	13,1	11,8	11,9
	<i>Ensemble</i>	<i>9,1</i>	<i>9,5</i>	<i>8,5</i>	<i>9,2</i>
Temps d'attente	Grands routiers	6,2	5,3	5,8	6,4
	Courte distance	5,3	5,1	5,9	5,3
	<i>Ensemble</i>	<i>5,8</i>	<i>5,2</i>	<i>5,8</i>	<i>5,8</i>

Source : enquête « chronotachygraphes » DGMT / SESP (activités 602L-602M)

Les données issues de l'activité de contrôle de l'inspection du travail des transports portant sur l'année 2005

Elles sont exclusivement issues des analyses réalisées par les inspecteurs et contrôleurs du travail à partir du logiciel de lecture des feuilles d'enregistrement SOLID et portent sur la période d'avril à décembre 2005.

Elles ne concernent que le transport routier de marchandises, excluant le transport de fonds, le déménagement et la messagerie mais présente l'originalité de prendre en compte le transport routier de voyageurs, notamment depuis 2005.

Dans ce dernier secteur toutefois, les informations recueillies ne peuvent être considérées comme pertinentes en l'absence d'indice de transparence suffisant tel qu'il est défini ci-dessous.

Enfin, elles ne représentent pas un échantillon statistique d'autant plus que les analyses peuvent concerner principalement des conducteurs pour lesquels des difficultés relatives au respect de la durée du travail ont été relevées.

La pertinence des données suppose que le conducteur manipule correctement le sélecteur du chronotachygraphe.

Par convention, il a été décidé que l'utilisation correcte du sélecteur est réputée acquise pour une journée lorsqu'il est enregistré au moins trois types d'activités différentes.

Or, cet indice de 79 % en 2005 est en forte baisse au regard des observations des années antérieures.

Plus particulièrement, en 2005 l'indice de transparence pour les conducteurs du transport routier de marchandises, courtes et longues distances est de 81 % alors qu'il était de 85 % au terme des deux années 2002 et 2003.

Ainsi, en 2005, et compte tenu des observations formulées ci-dessus, les données issues de l'analyse des feuilles d'enregistrement à l'aide du logiciel SOLID établissent à :

48h46, la durée hebdomadaire moyenne de temps de service des conducteurs « longue distance »

46h43, la durée hebdomadaire moyenne de temps de service des conducteurs « courte distance ».

II.3. LES REVENUS DES SALARIES DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

L'évolution du taux de salaire horaire

Le protocole d'accord conclu le 25 novembre 2002, étendu par arrêté du 24 février 2003 (JO du 9 mars 2003), établissait la politique salariale conventionnelle dans les transport routiers de marchandises et les activités auxiliaires du transport pour la période du 1^{er} juillet 2002 au 1^{er} juillet 2005.

Il a mis en place des taux horaires conventionnels pour les salariés, ouvriers, employés, agents de maîtrise et cadres des entreprises entrant dans son champ d'application.

Les taux horaires conventionnels des personnels ouvriers (conducteurs « grands routiers » ; « courte distance » et sédentaires) sont repris dans les tableaux ci-dessous. Ils sont attribués en fonction des coefficients et, par voie de conséquence, en fonction du niveau de qualification des salariés.

Taux horaires conventionnels des conducteurs « grands routiers »					
Coefficient	2002	2003	2004	2005	Evolution 2002 - 2005
128M	7,28	7,55	7,82	8,11	11,44%
138M	7,30	7,57	7,85	8,13	11,44%
150M	7,54	7,82	8,10	8,51	12,87%

Taux horaires conventionnels des conducteurs « courte distance »					
Coefficient	2002	2003	2004	2005	Evolution 2002 - 2005
115M	7,01	7,27	7,56	7,95	13,41%
118M	7,01	7,27	7,56	7,95	13,41%
120M	7,02	7,28	7,56	7,95	13,25%
128M	7,03	7,29	7,56	8,11	15,40%
138M	7,07	7,33	7,60	8,13	15,06%
150M	7,54	7,82	8,10	8,51	12,86%

Source : CCNTR

S'agissant de taux horaires à l'embauche, une majoration de 2 % est appliquée à partir de deux ans d'ancienneté, 4 % après cinq ans d'ancienneté, 6 % après dix ans et 8 % après quinze ans.

Ces évolutions de salaires sont toutefois à mettre en parallèle avec l'évolution du SMIC particulièrement forte entre 2003 et 2005.

Cette forte augmentation résulte du processus d'unification des différents niveaux du SMIC et des garanties mensuelles de rémunération issus de l'application des 35 heures.

Ainsi, selon les « premières synthèses » de la DARES (juillet 2006), le SMIC a progressé de 29,3 % entre 1999 et fin 2005. Cette hausse est beaucoup plus forte que celle enregistrée, sur la même période, par le salaire mensuel de base de l'ensemble des salariés (+ 15,9 %) et celui des ouvriers (+ 17,4 %).

De fait, au 1^{er} juillet 2005 dans le transport routier de marchandises, seul le taux horaire à l'embauche d'un ouvrier au coefficient 150M était supérieur au taux du SMIC.

Un accord portant revalorisation des rémunérations conventionnelles a été signé, le 7 décembre 2006 entre TLF et cinq organisations syndicales de salariés (CFDT, CFTC, FO, FNCR et CFE-CGC). Cet accord met fin à l'accord triennal 2002-2005. Il revalorise les minima conventionnels, à compter du 1^{er} janvier 2007, de 4,75 % en moyenne pondérée, soit + 3,4 % pour les coefficients les plus hauts et + 5,3 % pour les plus bas. Ainsi, tous les taux horaires applicables au 1^{er} janvier 2007 seront supérieurs au SMIC, avec un taux horaire à l'embauche débutant à 8,37€/h. pour les coefficients les plus bas applicables aux ouvriers (coefficients 115 à 120) Le coefficient 150 M revalorisé s'élève à 8,80 €/h.

Les revenus des conducteurs

Le salaire net, les primes et les frais de route sont les trois composantes de ces revenus.

Le salaire de base

Il est tout d'abord lié à la *qualification* du salarié et au coefficient qui lui est attribué mais il est également fonction de sa *durée du travail*, le temps de service donnant lieu à des majorations qui, pour les conducteurs routiers dans le cadre de la durée hebdomadaire de travail, sont de 25 % de la 36^{ème} à la 43^{ème} heure et de 50 % au delà.

Ce salaire subit également des majorations liées à l'*ancienneté* comme indiqué ci-dessus.

Les frais de déplacement

Selon l'observatoire social des transports, les frais de déplacement représentent environ 16 % en 2003 des gains des conducteurs, taux semblant se stabiliser alors qu'il était à 20 % en 1999.

Leur montant étant bien évidemment fonction de l'importance des déplacements, et notamment du nombre de découchés, le montant mensuel moyen des frais de route des conducteurs du TRM interurbain est trois fois supérieur à celui des conducteurs du TRM de proximité.

L'observatoire souligne donc que c'est du fait des frais de route que les conducteurs des entreprises du TRM restent en haut de la hiérarchie des sommes perçues par les conducteurs du compte d'autrui.

N.B : pour ce secteur d'activité, les données chiffrées remontent à 2003. Elles étaient intégrées dans le rapport social 2003-2004 et ne sont donc pas reprises ici.

II.4. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Accidents du travail avec arrêt dans les transports routiers de marchandises

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Effectif	310 243	334 700	347 505	351 097	352 026	350 517
Accidents avec arrêt	30 461	31 681	31 244	32 490	30 752	29 506
Accidents avec incapacité permanente (IP)	2 116	2 254	2 031	2 222	2 319	2 496
Décès	88	85	95	107	89	58
<i>Taux de risque</i>	9,8	9,5	9,0	9,3	8,7	8,4
<i>Taux de risque avec IP</i>	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7
<i>Taux de décès pour 10 000 salariés</i>	2,8	2,5	2,7	3,0	2,5	1,7
<i>Taux de décès dans le BTP pour 10 000 salariés</i>	1,4	1,6	1,4	1,2	1,5	1,3

Source : CNAMTS

Ces données ne recouvrent pas uniquement les accidents du travail liés aux accidents de circulation mais également ceux qui surviennent lors des opérations de manutention liés aux chargements ou déchargements des marchandises ou autres opérations connexes.

III. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE PERSONNES

Les données sont issues du rapport annuel de branche du transport routier de voyageurs 2004-2005 et des travaux de l'observatoire.

L'activité du transport routier de voyageurs recouvre deux codes NAF :

- 602 B : transports routiers réguliers de voyageurs
- 602 G : autre transports de voyageurs

Des précisions seront parallèlement apportées pour le secteur des ambulanciers.

III.1. LES ETABLISSEMENTS

Les données UNEDIC mettent en évidence l'augmentation du nombre d'établissements de 11,84 % en huit ans, passant de 2 398 en 1997 à 2 682 en 2004.

A partir de cette même source, l'observatoire comptabilise 2712 établissements au 1^{er} janvier 2005.

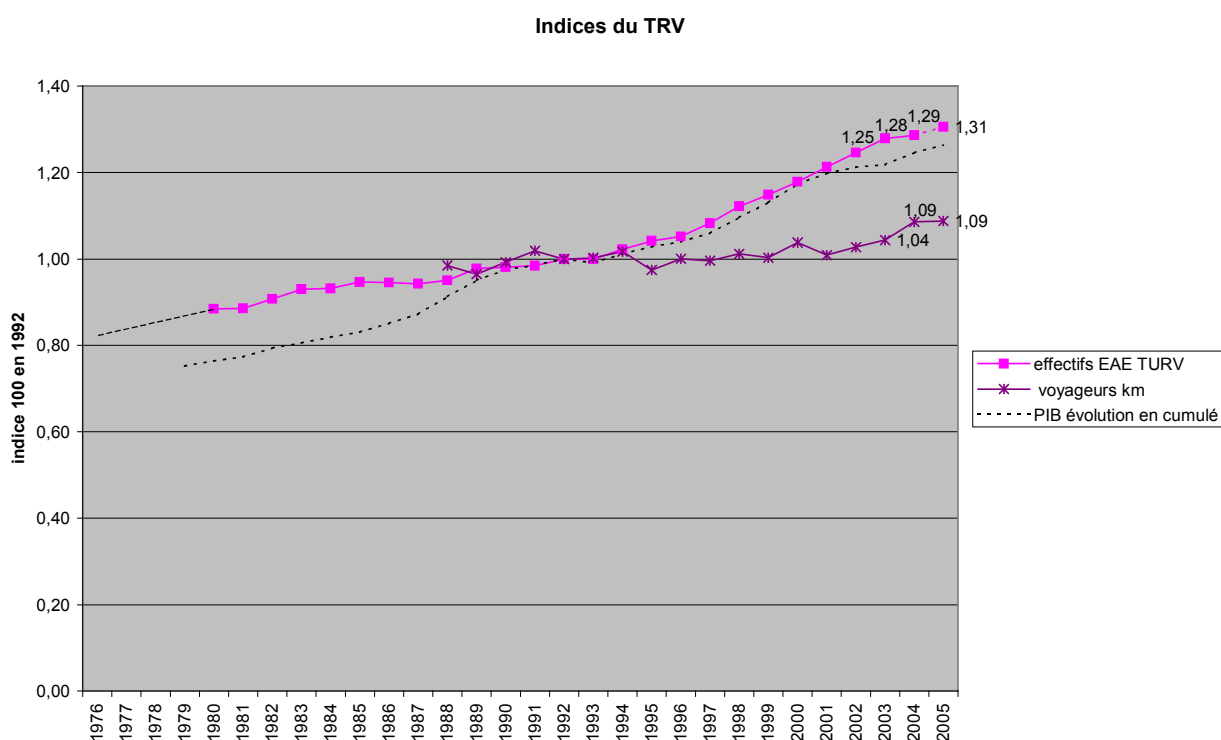
La répartition des établissements par classe de taille indique que 13,4 % ont 50 salariés et plus (mais 54,0 % des effectifs y sont concentrés) 44,9 % de 1 à 9 salariés et 41,7 % de 10 à 49 salariés.

Les ambulanciers

Le nombre d'établissements de 1 à 9 salariés est particulièrement important dans ce secteur (67,4 %)

III.2. L'EMPLOI

Source : INSEE – EAE – CCTN 2005 – CNT



A la différence du transport routier de marchandises, le transport de voyageurs affiche, comme chaque année, une augmentation de l'emploi avec un taux de croissance de 2,2% en glissement sur l'année 2005, après 1,5% en 2004.

Les effectifs du transport routier de voyageurs

SOURCES	UNEDIC	CNAM	TRANSPORTS ⁹
Année 2002	66,80	68,80	65,80
Année 2003	67,85	70,10	69,50
Année 2004	69,80	69,65	non disponible

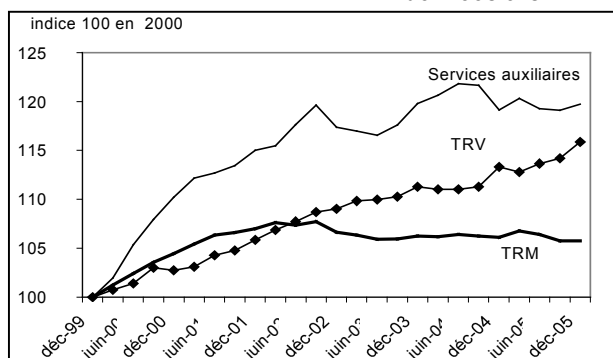
Source : UNEDIC – CNAM – SESP

NB. Les chiffres de l'année 2004, pour l'UNEDIC et la CNAM sont fournis en données brutes, non rectifiées.

Ce contexte plus favorable apparaît dans le graphique reprenant l'évolution des effectifs sur les six dernières années entre le TRM, le TRV et les services auxiliaires du transport.

Effectifs salariés dans le TRV, le TRM et les services auxiliaires

données cvs



Source : Unedic, estimations MTETM/SESP

CARACTERISTIQUES DES EMPLOIS

Une prédominance de conducteurs

Tous secteurs confondus, les conducteurs représentent 69 % des effectifs totaux.

Dans le transport routier de personnes, y compris les ambulanciers, cette prédominance est encore plus importante puisque les conducteurs représentent 81,7 % des effectifs.

Au cours de l'année 2004, le secteur enregistre 1 850 conducteurs supplémentaires alors que dans le même temps, le nombre de conducteurs marchandises diminuait de plus de 2 900 unités.

⁹ L'enquête annuelle d'entreprise réalisée par les services du Ministère chargé des Transports porte sur les effectifs salariés moyens en équivalent temps complet. (voir document de 1999) Source : OPTL - Page 11

Le travail à temps partiel

Il est développé dans le secteur du transport routier de voyageurs (33,6 %) et, dans une moindre mesure, dans le secteur des ambulanciers (17,9 %) et concerne beaucoup plus fréquemment les femmes.

Les activités exercées, notamment le transport scolaire, expliquent ce recours important.

NB. L'accord du 18 avril 2002, entré pleinement en application en septembre 2004, a introduit la catégorie des conducteurs scolaires embauchés afin de travailler les jours d'ouverture des établissements scolaires. Ils remplacent ainsi les anciens contrats d'intermittents scolaires.

C'est également dans ces deux secteurs que l'on retrouve la proportion la plus importante de contrats à temps partiel parmi le personnel de conduite avec 37,7 % de contrats à temps partiel dans le transport routier de voyageurs et 17,1 % dans le transport sanitaire.

CARACTERISTIQUES DES SALARIES

Structure par âge

La pyramide des âges est particulièrement préoccupante dans le transport routier de personnes où la moitié des effectifs a plus de 46 ans.

Le tableau ci-dessous reprenant les pourcentages de salariés compris dans les classes d'âge des moins de 25 ans et des plus de 50 ans met en évidence le vieillissement de la population dans ce secteur.

	25 ans et moins	Plus de 50 ans
TRM	8,2 %	17,1 %
TRV	3,4 %	35,3 %
DEM	12,4 %	22,4 %
LOC	6,8 %	24 %
AUX	9,7 %	23,6 %
PRL	12,8 %	9,4 %
AMB	12,6 %	19,9 %
TOTAL	8,3 %	18,3 %

Source : enquête AFT

La situation est toutefois différente dans le secteur des ambulanciers (de même dans les activités logistiques et de déménagement) où les conditions physiques de travail expliquent les pourcentages plus élevés des moins de 25 ans.

La répartition hommes/femmes

De source UNEDIC, dans le transport routier de voyageurs, les femmes occupent 23,5 % des emplois mais 40,2 % dans le secteur des ambulanciers du fait notamment du caractère paramédical de cette profession.

Répartition hommes/femmes par secteurs d'activité

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	AMB	TOTAL
Hommes	88,6 %	76,5 %	85,4 %	90,5 %	72,4 %	69,6 %	59,8 %	81,9 %
Femmes	11,4 %	23,5 %	14,6 %	9,5 %	27,6 %	30,4 %	40,2 %	18,1 %

Source : UNEDIC /Observatoire

Toutefois, si les hommes sont plus nombreux parmi les conducteurs, les femmes y sont mieux représentées dans le transport sanitaire et de voyageurs :

Répartition hommes/femmes dans la famille conduite

	TRM	TRV	DEM	LOC	AUX	PRL	AMB	TOTAL
Hommes	97,8 %	80,4 %	99,3 %	97,3 %	96,5 %	84,9 %	58,2 %	91,2 %
Femmes	2,2 %	19,6 %	0,7 %	2,7 %	3,5 %	15,1 %	41,8 %	8,8 %

Source :Observatoire/enquête AFT

B2. LES TRANSPORTS URBAINS

I. PRESENTATION DU SECTEUR ET DONNEES GENERALES

Outre la RATP, établissement public à caractère industriel et commercial, des sociétés de différentes structures exploitent les réseaux de transports urbains de personnes.

Il s'agit, pour 72 % d'entre elles de sociétés privées, pour 17 % de sociétés d'économie mixte (SEM) et pour 11 % de régies ou d'EPIC.

90 % des réseaux sont exploités en délégation de service public (DSP), 9 % en gestion directe (régie ou EPIC) et 1 % en marché public.

Les contrats sont passés pour une durée limitée et confèrent très souvent à leur titulaire un droit exclusif d'exploitation sur l'ensemble du réseau de transport urbain. Le délégataire prend en charge le risque industriel et tout ou partie du risque commercial.

Le secteur compte environ 87 000 salariés :

- les salariés de la RATP sont environ 45 000 et sont soumis à un statut réglementaire propre à l'entreprise ;
- les 42 000 salariés des autres entreprises de transport urbain relèvent de la convention collective des transports urbains ;
- d'autres salariés de certaines entreprises situées en Ile de France sont soumis historiquement à la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

La RATP est à la tête d'un groupe de sept filiales principales présentes dans différentes activités. Son chiffre d'affaires 2005 est de 3,4 milliards d'euros (+ 4,10 % par rapport à 2004).

Pour l'activité transport, « RATP Développement » intervient en temps qu'opérateur, gestionnaire ou assistant technique dans plusieurs agglomérations de province comme Clermont-Ferrand.

En effet, la loi SRU (loi « solidarité et développement urbain ») de décembre 2000 a autorisé la RATP à sortir de l'Ile de France, son territoire traditionnel, et à concurrencer ainsi les autres exploitants de transports urbains en France à l'occasion du renouvellement des concessions de service public.

La SNCF ainsi que 90 entreprises privées appartenant pour la plupart aux groupes cités ci-dessous exploitent également les transports publics de la région Ile de France. Leur activité est coordonnée par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France).

En ce qui concerne les réseaux de transport urbain des villes de province, ceux-ci sont exploités pour la plupart par l'un des trois grands groupes français du transport public :

Véolia-Transport (anciennement Connex) emploie 72 300 salariés dans le monde et est le premier opérateur privé de transport public en Europe et aux Etats-Unis.

La société exploite notamment le métro de Stockholm, les réseaux urbains de Bordeaux et Rouen...

Son chiffre d'affaires en 2005 s'élève à 4,3 milliards d'euros (dont environ 40 % en France) soit une augmentation de 21,2 % par rapport à 2004.

Keolis appartient au groupe SNCF et exploite des réseaux de transport urbain et des réseaux ferroviaires locaux et régionaux dans sept pays d'Europe et au Canada.

Cette société de droit privé est à la tête d'un groupe important comptant 200 filiales (notamment en France les réseaux de Lyon, Lille, Rennes). Elle emploie 33 250 salariés et réalise un chiffre d'affaires d'environ 2,4 milliards d'euros soit + 6,9 % par rapport à 2004.

Transdev (Caisse des Dépôts et Consignations) exploite 84 réseaux urbains, 23 SEM, 43 réseaux interurbains, 7 sites majeurs de tramways en exploitation dont Grenoble, Montpellier, Nantes et Nottingham.

Il emploie 26 000 personnes et son chiffre d'affaires pour 2005 est de 800 millions d'euros (+ 16 % par rapport à 2004) dont 44 % à l'international.

Enfin, certains réseaux de transport urbain sont indépendants des groupes, regroupés pour un certain nombre au sein d'**Agir**, Association pour la gestion indépendante des réseaux.

C'est ainsi le cas de la RTM (Marseille) ou encore des réseaux de Poitiers et Troyes.

L'ensemble de ces entreprises, y compris la RATP et la SNCF, qui a également pour une part une activité de transport urbain, sont adhérentes de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP).

II. LA RATP

Les données ci-après sont issues du bilan social 2005 de l'entreprise établi par l'Observatoire social de la RATP.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, une base de données unique est utilisée pour les informations « ressources humaines » de l'entreprise. Elle est structurée par domaines professionnels correspondant pour les opérateurs à une nomenclature des emplois (Gestion des ressources ; Maintenance/Système d'information ; Exploitation/Commercial ; Développement/Gestion de projets/ingénierie).

Les données 2005 du bilan social utilisent cette nouvelle source d'informations, les données 2004 ayant été recalculées.

Afin de permettre une lecture comparée des différentes années présentées dans ce rapport, les données 2001 à 2003 sont présentées par catégories professionnelles, aucun re-calcul n'étant possible sur la base de la nouvelle nomenclature.

II.1. L'EMPLOI

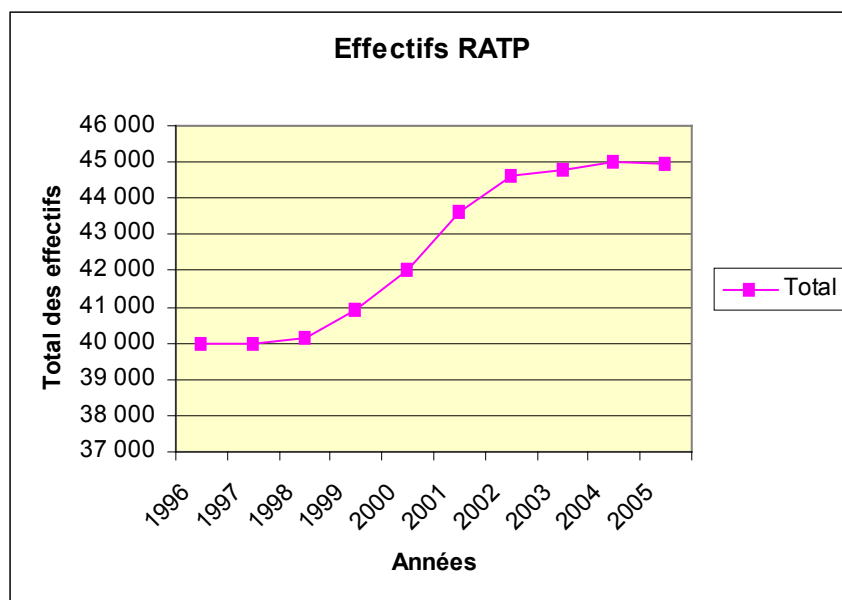
Au 31 décembre 2005, l'effectif total de la RATP est de 44 963 salariés. La répartition des effectifs par catégorie reste stable : 9 % de cadres, 17 % d'agents de maîtrise et 74 % d'opérateurs.

La variation de l'effectif global traduit une baisse des salariés contractuels et une hausse des personnels sous statut.

Evolution de l'effectif au 31 décembre par catégorie

Effectif	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Cadres	3 164	3 177	3 194	3 260	3 373	3 580	3 758	3 830	3 881	3 902
Maîtrise	6 882	6 869	6 877	6 988	7 216	7 549	7 714	7 702	7 698	7 628
Opérateurs :	29 918	29 947	30 063	30 677	31 429	32 490	33 129	33 263	33 437	33 433
Gestion des ressources									1 892	1 817
Maintenance/Système d'information									6 251	6 182
Développ ^v Gestion Projet/Ingénierie									44	41
Exploitation / Commercial <i>dont roulants</i>									25 250 16 153	25 393 16 429
Total	39 974	39 993	40 134	40 925	42 018	43 619	44 601	44 795	45 016	44 963

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP



Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP / Tableau CNT

En 2005, la RATP a effectué des ajustements de l'offre de service dans le cadre de son contrat avec le STIF (syndicat des transports d'Ile de France), principalement sur ses lignes de bus.

L'essentiel des embauches est donc concentré sur le métier de machiniste-receveur (conducteur de bus) qui représente plus de la moitié des recrutements annuels.

Au delà des entrées directes, la RATP poursuit sa politique sociale d'insertion des jeunes peu ou pas diplômés par le biais de formations qualifiantes ou diplômantes : 211 contrats de qualification/professionnalisation ont été signés en 2005.

Par ailleurs, 2 539 salariés, tous motifs confondus, ont quitté définitivement l'entreprise en 2005, ce qui correspond à une augmentation des départs de 1,5 % par rapport à 2004.

- *Evolution des embauches et des départs*

	2001	2002	2003	2004	2005
Embauches					
Agents statutaires	2 783	2 327	1 837	1 894	1 783
Agents contractuels (CDI)	122	147	150	99	73
<i>Total embauches par contrat à durée indéterminée</i>	<i>2 805</i>	<i>2 474</i>	<i>1 987</i>	<i>1 993</i>	<i>1 856</i>
Contrats à durée déterminée	179	219	317	206	131
Contrats de qualification/professionnalisation	356	451	320	311	211
Parmi les départs					
Démissions	118	209	236	194	237
Départs volontaires en retraite ou préretraite	831	715	949	833	913
Retraite d'office et réformés	140	166	210	236	285
Fin de CDD	695	976	784	796	713
<i>Total global des départs (tous motifs confondus)</i>	<i>2 335</i>	<i>2590</i>	<i>2 627</i>	<i>2 501</i>	<i>2 539</i>

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

En 2005, la proportion de femmes représente 19,4 % des salariés. Elle atteint 24 % dans l'encadrement. Ce taux, bien que supérieur à la moyenne constatée dans la profession, s'explique notamment par la technicité des métiers faisant appel à des filières de l'éducation nationale très peu féminisées.

L'âge moyen est de 39 ans et 7 mois, en augmentation de 4 mois par rapport à 2004. Cette variation s'observe sur l'ensemble des catégories professionnelles. Parallèlement, les salariés ont une ancienneté moyenne de 14 ans. Celle-ci a augmenté de 2 mois par rapport à 2004.

II.2. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

	Réalisations 2003	Réalisations 2004	Réalisations 2005
Nombre d'heures de formation professionnelle continue	1 208 400	1 225 400	1 247 000
Nombre d'heures de formation qualifiante à l'embauche	388 200	410 400	421 000
Taux de réalisations par rapport aux prévisions	87%	90%	90%
Nombre d'agents formés	29 400 soit 68 % de l'effectif au 31/12/2003	33 800 soit 77% de l'effectif au 31/12/2004	30 600 soit 69% de l'effectif au 31/12/2005
Durée moyenne de formation par agent à l'effectif (hors formation qualifiante à l'embauche)	28 heures	28 heures	28 heures
Durée moyenne de formation par agent formé (hors formation qualifiante à l'embauche)	41 heures	36 heures	37 heures
Investissement (en millions d'euros)	87	94	97
Taux de participation par rapport à la masse salariale	6,59	6,78	6,78

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

La RATP a consacré, en 2005, 6,78 % de la masse salariale à la formation continue (soit plus de 97 millions d'euros)

Durant l'année, 30 563 agents ont été formés soit 69 % de l'effectif.

Le nombre moyen d'heures de stage est de 37 heures par salarié.

L'effort de formation bénéficie principalement aux opérateurs ainsi qu'aux nouveaux embauchés.

La nature des stages se répartit en 2005 entre actions de formation imputables au titre de la participation financière de l'entreprise à la formation professionnelle (67,8 %), actions de formation qualifiante liées à l'embauche (22,9 %) et actions relevant d'autres dispositifs de formation non imputables (9,3 %)

Sur les 181 agents ayant bénéficié d'un congé de formation en 2005, 153 sont des opérateurs qualifiés. 23 agents ont par ailleurs bénéficié d'un bilan de compétences au cours de l'année.

II.3. DUREE DU TRAVAIL

- *Heures annuelles théoriquement travaillées par agent*

année	2001	2002	2003	2004	2005
Heures travaillées	1 561 h	1 561 h	1 561 h	1 561 h	1 568 h

- *Nombre d'agents bénéficiant d'un système d'horaires individualisés.*

	2001	2002	2003	2004	2005
Cadres	984	963	930	923	887
Maîtrise	2 254	2 264	2 333	2 302	2 267
Opérateurs	3 529	3 730	3 611	3 799	3 708
Ensemble	6 867	6 957	6 874	7 024	6 862

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

- 36 002 agents occupent des emplois à horaires alternants et/ou décalés au 31 décembre 2005 ;
- 1 860 occupent des emplois à horaire de nuit ;
- le nombre d'agents occupés à temps partiel reste stable : 1 522 en 2005 répartis pour 46 % en congé parental et 54 % en temps partiel « conventionnel ». Rapporté à l'effectif total de femmes et d'hommes, le pourcentage de salariés travaillant à temps partiel représente 5,8 % de l'effectif féminin et 0,9 % de l'effectif masculin.

- *Tous les temps partiels, y compris les CPA (Cessation progressive d'activité)*

	2001	2002	2003	2004	2005
< 50 %	20	21	16	13	17
de 50 à 59 %	315	322	325	355	511
de 60 à 69 %	66	84	75	83	61
de 70 à 79 %	836	252	261	255	254
de 80 à 89 %	694	952	957	948	954
90 %	116	124	136	136	148
Total	2 047	1 755	1 768	1 790	1 945

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

Après un recul du nombre de salariés à temps partiel entre 2001 et 2002, dû pour partie à la mise en œuvre de l'aménagement et de la réduction du temps de travail, les années 2002 à 2004 sont marquées par un nombre stable de temps partiel.

En revanche, le nombre de temps partiel enregistre une augmentation de 8,7 % en 2005 par rapport à 2004. Cette augmentation est due essentiellement à la progression significative du nombre de salariés en congé de fin d'activité.

En 2005, le nombre moyen de journées d'absence pour maladie est de 10,67 jours par agent et de 1,78 jour pour accident du travail ou de trajet.

II.4. LES REMUNERATIONS

En 2005, la rémunération mensuelle moyenne nette est de 2 257 € (2 135 € pour les femmes, 2 286 € pour les hommes). Cet écart s'explique principalement par la nature des postes occupés avec les sujétions primées correspondantes et la proportion plus importante de femmes à temps partiel. La politique salariale de l'entreprise s'applique de façon non différenciée pour les hommes et pour les femmes.

Rémunération mensuelle moyenne brute par catégorie socioprofessionnelle (en euros)

	2001	2002	2003	2004	2005
Cadres	4 188	4 262	4 068	4 276	4 403
Maîtrise et Techniciens supérieurs	2 761	2 837	2 881	2 964	3 086
Opérateurs	2 074	2 166	2 193	2 247	2 346
Ensemble	2 344	2 435	2 459	2 526	2 633

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

Pour chaque année considérée, la population prise en compte n'est pas la même avec ses départs, ses nouveaux entrants, ses changements de catégorie, son ancienneté... Aussi, le tableau ci-dessous n'a pas pour vocation de comparer l'évolution de la rémunération pour une même population.

Répartition de l'effectif permanent disponible par tranche de rémunération annuelle nette :

	2001	2002	2003	2004	2005
Moins de 13 720 euros	424	466	412	449	426
De 13 721 à 15 245 euros inclus	201	95	88	103	84
De 15 246 à 18 294 euros inclus	1 431	1 217	1 112	1 026	604
De 18 295 à 22 867 euros inclus	12 107	11 962	11 768	11 319	9 738
De 22 868 à 30 490 euros inclus	17 223	18 729	19 107	19 176	20 065
De 30 491 à 38 112 euros inclus	3 928	4 380	4 787	5 251	6 086
Plus de 38 112 euros inclus	2 055	2 261	2 472	2 712	3 122

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

(pour calculer la rémunération mensuelle moyenne, l'entreprise a pris le net imposable cumulé de l'année sur le nombre de mois travaillés de chaque agent et en a fait une moyenne sur l'effectif disponible : le calcul est donc plus près de la réalité puisqu'on considère le nombre de mois réellement travaillés.

Les fluctuations des rémunérations d'une année sur l'autre dépendent :

- ✓ des mesures salariales ;
- ✓ du turn-over des salariés (avec des entrants ayant des rémunérations moins élevées que les sortants) ;
- ✓ des mesures individuelles des agents (avancement d'échelon, d'échelle).

Enfin, à partir de 2002, il faut tenir compte de la mise en place progressive d'un 13^{ème} mois pour l'ensemble des salariés ; mise en place devant être terminée en 2009.

II.5. LA SECURITE ET LA PREVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

Accidentologie

Accidents du travail

	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents avec arrêt	2 882	2 810	2 768	2 657	2 493
Accidents mortels :					
- de travail	0	0	0	2	0
- de trajet	3	0	0	4	0
Taux de fréquence (1)	49,21	47,43	46,98	45,01	41,88
Taux de gravité (2)	1,00	1,07	1,03	1,02	1,07

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

(1) Nombre d'accidents du travail avec arrêt x 1 000 000/ Nombre d'heures travaillées

(2) Nombre de journées perdues x 1 000 000/Nombre d'heures travaillées

L'année 2005 affiche le volume d'accidents du travail le plus bas recensé sur les cinq dernières années.

Le taux de fréquence (rapporté au nombre d'heures réellement travaillées) enregistre une diminution significative de 7,33 points entre 2001 et 2005.

A contrario, on observe une hausse du nombre de journées perdues à la suite d'accidents du travail (63 771 en 2005 contre 60 377 en 2004) qui se traduit par une hausse du taux de gravité de 0,05 point.

Répartition des accidents par nature (en %)

Nature des accidents en %	2001	2002	2003	2004	2005
Existence de risques graves	0,4	0,5	0,9	0,6	1,9
Chutes avec dénivelation	11,1	16,8	18,6	14,4	11,2
Occasionnés par des machines	0,5	0,7	0,8	0,9	0,9
Circulation, manutention, stockage	38,5	34,3	35,4	38,8	43,4
Occasionnés par des objets	0,3	0,1	0,5	0,3	0,3
Circulation sur la voie publique	5,4	4,7	4,6	3,1	4,5
Utilisation d'outils à main	1,2	2,6	2,8	3,1	1,7
Rixes, agressions et attentats	36,4	35,4	31,7	32,4	28,6
Divers	6,2	4,9	4,7	5,9	4,8

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

Dans les causes d'accidents avec arrêt, on observe en 2005 une diminution de la part des agressions ou rixes de 3,8 points par rapport à 2004.

Plus de la moitié des accidents avec arrêt sont liés à des déplacements (43,4 % représentent des chutes de plain-pied, manutention, stockage et 11,2 % des chutes avec dénivelation).

148 maladies professionnelles ont été déclarées en 2005 parmi lesquelles 77 sont consécutives à des affections péri articulaires et 27 à l'inhalation de poussières d'amiante.

En 2005, 713 agents dont 286 machinistes-receveurs ont fait l'objet d'un avis d'inaptitude provisoire et 138 d'un avis d'inaptitude à leur emploi statutaire ; 114 agents ont bénéficié d'une requalification sur un poste qualifié à la suite d'une inaptitude et 12 ont été reclassés dans l'entreprise.

La prévention des risques professionnels

Parmi les mesures de prévention prises par la RATP en 2005 :

- Effectif formé à la sécurité* : 2 677 agents ont été formés à la sécurité incendie, 562 au secourisme et 6 453 ont reçu une formation spécifique liée aux risques particuliers à leur département.
- 132 réunions de *CHSCT* ont été tenues dans l'année ;
- les services de *la médecine du travail* ont effectué plus de 64 700 examens médicaux et 3 900 vacations consacrées à l'analyse et à l'intervention en milieu de travail.

II.6. LE DIALOGUE SOCIAL

La commission du dialogue social

Cette commission, instituée par le protocole sur le droit syndical et l'amélioration du dialogue social, conduit ses travaux à partir de l'examen des principaux indicateurs des relations sociales. Ainsi, sont déclinés les thèmes de la négociation, la prévention des conflits collectifs et la conflictualité.

La commission du dialogue social s'est réunie le 10 mars 2006. L'ensemble des organisations syndicales de l'entreprise était représenté à cette réunion animée par l'Observatoire social.

La négociation

En 2005, le volume d'accords et d'avenants (29) reste, bien qu'en baisse, élevé et la proportion d'accords majoritaires, qui représente environ les deux-tiers, reste constante.

La dynamique de négociation est répartie de façon homogène sur les trois niveaux de structure de l'entreprise¹⁰.

L'engagement des différentes familles syndicales est identique aux deux dernières années avec six des huit organisations syndicales signant plus de 80 % des accords en moyenne.

¹⁰ Par niveau de structure, il convient d'entendre :

- le niveau transversal (direction générale)
- le niveau « départements » : département de bus ; département de métro.
- le niveau « unité » : dépôt de bus ; ligne de métro.

La prévention des conflits collectifs

Le nombre d'alarmes sociales déposées en 2005 (353) enregistre une hausse de 35 %. Cette augmentation est principalement le fait d'alarmes sociales communes et d'une nouvelle organisation syndicale représentée dans l'entreprise. Elle ne change pas les caractéristiques habituelles de ce dispositif avec environ 60 % d'accords, une utilisation locale avec plus de 80 % des alarmes en unités et un taux marginal de conflits suite à désaccord. Ces résultats permanents ainsi que la variété des thèmes illustrent le rôle de régulateur social local joué par ce dispositif.

La conflictualité

En 2005, le volume de préavis (177) est identique à celui des trois dernières années et représente le plus bas niveau depuis 1990. Dans ce contexte, les préavis inférieurs à 24h ont été plus nombreux et, dans près de 50 % des cas, peu ou pas suivis (30 % par moins de 10 agents et 15 % non suivis). La mobilisation du personnel (0,5 jour de grève par agent) s'est principalement portée sur trois journées nationales d'action à l'appel des confédérations qui concentrent à elles seules 0,39 jour de grève par agent soit 78 % au total.

Elections professionnelles

	2002	2004
	% de voix	% de voix
CFDT	11,4	9,1
CFTC	3,5	2,2
CFE-CGC	3,9	4,5
CGT	41,7	38,2
FO	11,7	8,9
Indépendants	9,1	8,4
SUD	0,2	9,5
UNSA	18,4	16,3
CFTC-UNSA		2,7

Sources : données Bilan social RATP / Observatoire social RATP

Le scrutin de 2004 se caractérisait par :

- 1) Un volume d'inscrits stable, une participation à un niveau record (69,8 %) particulièrement marquée chez les cadres (+ 12,5 %) et la maîtrise (+ 6,3 %)
- 2) La participation de SUD, organisation syndicale nouvellement reconnue sur l'ensemble de l'entreprise, qui se présentait pour la première fois à ce niveau (en 2002, le score obtenu correspondait à un seul établissement)
- 3) La poursuite de la progression de la CFE-CGC (+ 0,6 point)
- 4) Le maintien de l'UNSA en considérant ses propres résultats (+ 16,3 %) et ceux de la liste d'alliance UNSA-CFTC (+ 2,7 %)
- 5) Une baisse variable pour l'ensemble des autres organisations syndicales qui, pour certaines, s'inscrit dans des tendances de long terme.

Engagement de service de la RATP

Depuis le 18 juin 2005, un avenant au contrat STIF/RATP ayant pour objet d'intégrer un dispositif contractuel pour la mise en place d'un engagement de service et d'information en cas de grèves est en application. Ce contrat constitue la troisième étape de la réponse à la continuité de service de la RATP.

Depuis 1996, un dispositif des conflits collectifs « alarme sociale » est utilisé par l'ensemble des partenaires sociaux de l'entreprise. Il a été reconduit une première fois en 2001 et à nouveau en 2006 avec la signature des organisations syndicales CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT (composante GISO¹¹), FO, Indépendants et UNSA.

En mars 2005, le renforcement de l'information des voyageurs en cas de perturbations importantes a été contractualisé avec 17 organisations nationales de consommateurs et d'utilisateurs des transports.

Par ailleurs, le 4 juillet 2006, la RATP, ainsi que d'autres acteurs du transport de voyageurs (SNCF, UTP...) ont signé la charte « *pour une prévisibilité du service public de transport en période de perturbations* ».

Cette charte, rédigée par le ministère chargé des transports avec l'aide du GART, vise à généraliser la prévention des conflits et mieux informer les voyageurs en cas de grève. Elle incite les signataires à mettre en place des dispositifs tels qu'ils existent déjà à la RATP et à la SNCF.

L'engagement de service de la RATP s'applique lorsque le service prévisible est inférieur à 75 % du service contractuel de référence. Il vise, pour chacun des sous-réseaux (définis par le contrat STIF/RATP) et pour les grèves qui conduisent à des perturbations significatives durant une journée, à introduire un double mécanisme :

- une pénalité en cas de non réalisation de l'engagement de service (50 % du service de référence) ;
- un bonus/malus lié à la fiabilité de la prévision de service (écart accepté +/- 20 %) et à la qualité de l'information délivrée aux voyageurs (respect d'un référentiel détaillé).

Le référentiel d'information voyageurs prévoit un communiqué de presse à J-2, puis J-1, puis le jour J avec mises à jour régulières des informations, la mise en place d'un numéro vert, la disponibilité des informations sur tous les supports informatiques et téléphoniques de l'entreprise (Internet, SMS, fax, affichages, annonces sonores...)

Sur la première année d'application (juin 2005 / juin 2006), cinq grèves ont nécessité la mise en œuvre de l'engagement de service.

¹¹ Le GISO (Groupement Intersyndical des Services Ouvriers) est un syndicat composant de la CGT qui concerne spécifiquement les secteurs de maintenance.

III. LES TRANSPORTS URBAINS DE PROVINCE

Les données ci-dessous sont issues du rapport de branche annuel établi par l'Union des transports publics. Elles concernent en conséquence les entreprises soumises à la convention collective nationale des réseaux de transports publics urbains de voyageurs.

Le bilan social 2005 dont sont issues ces données présente les résultats d'un panel identique d'entreprises sur deux années consécutives et permet ainsi d'obtenir des résultats totalement fiables et comparables d'une année sur l'autre.

Il repose donc sur les réponses des 116 entreprises identiques pour 2004 et 2005.

Par ailleurs, certains résultats sont présentés en distinguant trois classes d'entreprises :

- ✓ classe 1 : entreprises des agglomérations supérieures à 250 000 habitants
- ✓ classe 2 : entreprises des agglomérations entre 100 000 et 250 000 habitants
- ✓ classe 3 : entreprises des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Les graphiques représentant l'évolution sur plusieurs années sont établis en « données brutes » soit à partir des réponses des entreprises ayant répondu pour l'année visée, sélectionnées ou non dans le panel.

Néanmoins, ces données exprimées en pourcentage restent pertinentes dans la mesure où le nombre d'entreprises répondant à l'enquête correspond à plus de 95 % de l'effectif de la profession.

III.1. L'EMPLOI

Les effectifs globaux du secteur sont évalués par l'UTP à environ 42 000 personnes.

Sur les 116 entreprises de l'échantillon :

- ✓ 22 relèvent de la classe 1 et représentent 66,1 % des effectifs
- ✓ 39 relèvent de la classe 2 et représentent 25,5 % des effectifs
- ✓ 55 relèvent de la classe 3 et représentent 8,4 % des effectifs.

A noter qu'en 2004 et 2005, la hausse des effectifs a été plus mesurée que les années précédentes avec respectivement une augmentation de 1 % et de 0,6 % alors qu'elle était de 3 % en 2002 et de 2,3 % en 2003.

Le tassement de l'augmentation de l'offre de transport et la restructuration d'une entreprise importante en 2005 expliquent cette faible augmentation des effectifs au cours des années 2004 et 2005.

Répartition des salariés en contrat de travail à durée indéterminée.

-toutes catégories de salariés au 31 décembre 2005

Toutes catégories de salariés	Cadres Ingénieurs	Maîtrises Techniciens	Employés	Ouvriers Roulants conducteurs	Ouvriers Non roulants
Effectif à temps plein (hors CDD, intérimaires et temps partiel)	2 %	15,3 %	5,5 %	68,4 %	8,8 %
• dont femmes	2,6 %	14,6 %	21,9 %	59,2 %	1,7 %
Personnel à temps partiel (hors CDD et intérimaires)	2,3 %	15,6 %	12,2 %	62,1 %	7,8 %
• dont préretraites progressives	2,6 %	22,5 %	5,1 %	61,4 %	8,4 %
• dont femmes	3,1 %	14,7 %	34 %	42,5 %	5,7 %
Equivalent temps plein du personnel à temps partiel	2,2 %	14,8 %	13,4 %	62,2 %	7,4 %
• dont femmes	3,2 %	14,8 %	33,9 %	42,6 %	5,5 %

Source : bilan social 2005 UTP

-par catégorie professionnelle

(rapport entre l'effectif de la catégorie et l'effectif total de la branche)

	2004	2005
Ingénieurs et cadres	2,1 %	2 %
Maîtrise et techniciens	15,3 %	15,3 %
Employés	6,2 %	6,1 %
Ouvriers roulants (conducteurs)	67,5 %	67,8 %
Ouvriers non roulants	8,9 %	8,8 %

Source : bilan social 2005 UTP

D'année en année, la répartition des effectifs par catégorie professionnelle connaît peu de modifications. Les conducteurs représentent ainsi près de 68 % de l'effectif des réseaux de transport urbain.

Motifs des départs

Dans les entreprises du panel, près du quart des effectifs est âgé d'au moins 50 ans.

Dès lors et compte tenu de l'entrée en vigueur d'un départ anticipé possible pour les salariés ayant commencé à travailler jeune, le départ en retraite représente près de la moitié des départs (47,6 % en 2005 et 54,1 % en 2004)

En outre, le nombre de salariés en préretraite progressive diminue du fait de la suppression de ce dispositif (1868 en 2005 contre 2092 en 2004)

Salariés sous contrat à durée déterminée

La part des salariés sous contrat à durée déterminée représente 1,8 % des effectifs en 2005 contre 1,9 % en 2004 et 2,1 % en 2003.

Le taux de recours aux CDD reste nettement inférieur à la moyenne nationale qui s'élève à 6,4 % en 2005.

Le temps partiel

La baisse du nombre de salariés en préretraite progressive explique la diminution du nombre de salariés à temps partiel :

Si on exclut les salariés en PRP ces pourcentages tombent respectivement à 4,5 % et 4,6 % en 2004 et 2005.

	2003	2004	2005
Nombre de salariés à temps partiel	10,3 %	9,6 %	9,2 %
Hors P.R.P.	4,2 %	4,5 %	4,6 %
Nombre de conducteurs à temps partiel (par rapport à l'effectif total de la catégorie)	9,7 %	9 %	8,4 %
Répartition hommes/femmes			
HS	77 %	74 %	73 %
FS	23 %	26 %	27 %
Temps de travail moyen par rapport à un salarié à plein temps	65,5 %	67,9 %	72,6 %

Source : bilan social 2005 UTP

Le travail féminin

La part des femmes continue de croître, passant, dans les entreprises du panel, de 13,9 % en 2003 à 14,4 % en 2004 et à 14,9 % en 2005.

En données brutes, le nombre de femmes est passé de 11,4 % en 1997 à 15,1 % en 2005.

C'est dans la catégorie des employés que la proportion de femmes est la plus élevée avec 57,7 % en 2004 et 58,7 % en 2005.

Leur nombre augmente dans toutes les catégories professionnelles, y compris dans celle des ingénieurs et cadres où elles représentent respectivement 19,6 % en 2004 et 20,3 % en 2005 des effectifs totaux de la catégorie.

La répartition des effectifs par âge et par ancienneté

Les moins de 25 ans ne représentent que 1,7 % des effectifs alors que les salariés âgés de plus de 50 ans représentent plus du quart avec 25,7 % en 2005 contre 25,6 % en 2004. En comparaison, ces salariés n'étaient que de 21 % en 2001.

Parallèlement, le nombre de salariés comptabilisant plus de 20 ans d'ancienneté reste élevé (près de 30 %) mais se stabilise en 2005 du fait du nombre important de départs en retraite anticipée.

III.2. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

La formation continue

En 2005, les **investissements** consacrés à la formation continue des salariés ont légèrement diminué, baisse pouvant être liée selon l'UTP à la mise en œuvre progressive de l'accord de branche du 31 mars 2005 « relatif à l'accès des salariés à la formation tout au long de la vie professionnelle ».

En 2005, ces investissements continuent toutefois de représenter 3,1 % de la masse des entreprises du panel, au delà des obligations légales (1,6 %) et conventionnelles (1,8 %)

Les entreprises exerçant dans des agglomérations de plus de 250 000 habitants continuent d'exercer l'effort de formation le plus important mais celui-ci s'infléchit toutefois passant de 4 % de la masse salariale en 2003 à 3,8 % en 2004 et à 3,4 % en 2005.

Le nombre de **stagiaires** a augmenté en 2005 de 7,5 %. Ainsi, 71 % des salariés des entreprises du panel ont pu bénéficier d'un stage de formation contre 66,7 % en 2004.

Contrats d'apprentissage

En 2005, le nombre de contrats d'apprentissage a augmenté puisque 97 contrats ont été conclus contre 82 en 2004 et 83 en 2003.

A la fin de la même année, 148 jeunes étaient ainsi sous contrat d'apprentissage.

Contrats en alternance

Pour la première année d'application des contrats de professionnalisation, 100 contrats de ce type ont été conclus en 2005 remplaçant ainsi les contrats de qualification « jeunes » et « adultes ».

Les contrats aidés

Au 31 décembre 2005, on comptabilisait 197 contrats aidés.

III.3. LES REMUNERATIONS

En 2005, la valeur du point a augmenté dans les entreprises du panel, l'accord de branche du 6 juillet 2005 ayant successivement porté son montant à 6,9 € au 1^{er} janvier, 7 € au 1^{er} juillet et à 7,07 € au 1^{er} octobre 2005.

Le tableau ci-dessous illustre les évolutions de salaires couvrant cette période par catégorie professionnelle.

Rémunération mensuelle moyenne pondérée en 2005(en euros)

	A l'embauche	Après 13 mois d'ancienneté	Après 10 ans d'ancienneté
Conducteurs - receveurs	1903 (+ 2,3 %)	2036 (+ 2,3 %)	2181 (+ 2,4 %)
OP3	1892 (+2,6 %)	2025 (+2,6 %)	2180 (+ 2,6 %)
Chefs de ligne		2439 (+3,2%)	2607 (+ 3,6 %)

Source : bilan social 2005 UTP (% par rapport à 2004)

III.4. LA DUREE DU TRAVAIL

Le décret du 14 février 2000 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport public urbain de voyageurs vient d'être modifié par le décret du 19 juillet 2006 (dont les dispositions sont présentées en page 42 du présent rapport social) Pour mémoire, il fixe notamment les durées minimales du repos journalier, du repos hebdomadaire, des pauses et met en œuvre les dérogations permises par la directive.

En 2004, 34,5 % des entreprises ont une durée hebdomadaire moyenne du travail inférieure à 35 heures représentant 41,1 % des salariés.

En 2005, la durée du travail a légèrement décliné puisque près de 39 % des entreprises représentant 44,7 % des salariés de la branche sont en dessous de 35 heures.

	2004	2005
Durée hebdomadaire de travail		
Inférieure à 35 heures		
- <i>Entreprises</i>	34,5 %	38,8 %
- <i>Salariés</i>	41,1 %	44,7 %
Durée moyenne de travail annualisée (En nombre d'heures par salarié)	1 553	1 552
Nombre moyen d'heures supplémentaires	18,1 H	16,8 H

L'absentéisme continue d'être très élevé bien qu'ayant enregistré une diminution sensible en 2004 qui ne s'est toutefois pas confirmée en 2005.

En 2005, la maladie représente 72,12 % du nombre total de jours d'absence (73,38 % en 2004) et les accidents du travail 14,73 % (14,76 % en 2004)

B3. LE TRANSPORT FERROVIAIRE

I. PRESENTATION DU SECTEUR FERROVIAIRE

Quatre types de réseaux constituent le paysage du transport ferroviaire en France :

- le réseau ferroviaire national géré par RFF dont l'exploitation a été confiée à la SNCF.
- les réseaux secondaires, survivance de l'important réseau secondaire qui s'était développé avant la première guerre mondiale ;
- les réseaux urbains et suburbains comprenant les réseaux de métro et de tramways dont le plus important est celui de la RATP ;
- les réseaux touristiques.

Le réseau national et réseau secondaire

A côté du réseau national, il existe quelques réseaux secondaires, lignes isolées à voie métrique, exploitées le plus souvent sous le régime de concessions de service public concédées par des collectivités locales.

Les deux principaux réseaux sont les chemins de fer de Provence exploités par CFTA et les chemins de fer de Corse, exploités par la SNCF.

Les réseaux urbains et suburbains

Il s'agit essentiellement des réseaux de métro et de tramways des grandes villes exploités sous le régime de la régie à Paris et Marseille et dans le cadre de délégations de service public dans les autres localités.

Une nouvelle forme d'exploitation intermédiaire entre le train et le tramway, le tram-train, est apparue depuis quelques années dont une ligne transfrontalière fonctionne depuis 1997 entre Sarrebruck et Sarreguemines et depuis 2001 entre Genève et Bellegarde.

Les réseaux touristiques

Ils sont gérés par des entreprises et, dans de nombreux cas, par des associations de bénévoles. Sur le plan économique, cette activité relève du tourisme.

L'arrivée de la concurrence intramodale

A la concurrence intermodale du transport routier et de la voie d'eau dans le domaine du fret et de l'automobile, de l'autocar et de l'avion dans celui des voyageurs, s'ajoute désormais la concurrence au sein du transport ferroviaire lui-même.

En effet, depuis le 15 mars 2003, la France a ouvert ses lignes internationales de fret à la concurrence.

Le 10 juin 2005, le premier train de fret privé circulait sur le réseau ferré français pour le compte d'une filiale du groupe Connex.

Depuis le 1er janvier 2006, l'ouverture du fret international est étendu à toutes les lignes du réseau français et, depuis le 31 mars, l'ouverture a gagné le fret domestique.

En avril 2006, six nouveaux entrants avaient obtenu la licence d'entreprise ferroviaire et le certificat de sécurité leur permettant d'utiliser le réseau français : B-Cargo (SNCF), CFL Cargo (CFL Arcelor), Euro Cargo Rail (EWS), Europorte 2 (Eurotunnel), Rail4Chem (BASF), et Veolia Cargo (Connex)

La réglementation applicable

Face à la SNCF, dotée d'une réglementation qui lui est propre, les nouvelles entreprises ferroviaires françaises appliquent le code du travail.

CFTA Cargo a choisi le statut VFIL (voies ferrées d'intérêt local)

L'objectif d'élaborer une convention ferroviaire a été avancé mais le processus d'élaboration devrait prendre un certain temps.

II. LA SNCF

II.1. CADRAGE ET DONNEES GENERALES

La SNCF contrôle plus de cinq cents filiales présentes dans des activités liées au transport de personnes ou de marchandises, à la logistique où à des activités d'études et d'ingénierie des transports, le plaçant au 1^{er} rang des opérateurs ferroviaires européens.

Etablissement public à caractère industriel et commercial depuis 1983, la SNCF exerce depuis 1997, année de la création de RFF, une double activité :

- ✓ l'exploitation commerciale de services de voyageurs et de marchandises ;
- ✓ l'exploitation et la maintenance, pour le compte de RFF, du réseau ferré national français.

Son activité s'exerce autour de quatre branches principales :

- ✓ La branche *Voyageurs France Europe* (TGV, Corail...)
- ✓ La branche *Transport Public* qui regroupe toutes les activités subventionnées du groupe (Transilien, Corail intercités, TER)
- ✓ La branche *Fret* qui regroupe toutes les activités marchandises et de logistique du groupe quel que soit le mode de transport (ferroviaire ou routier)
- ✓ La branche *Infrastructure* (entretien et exploitation du réseau)

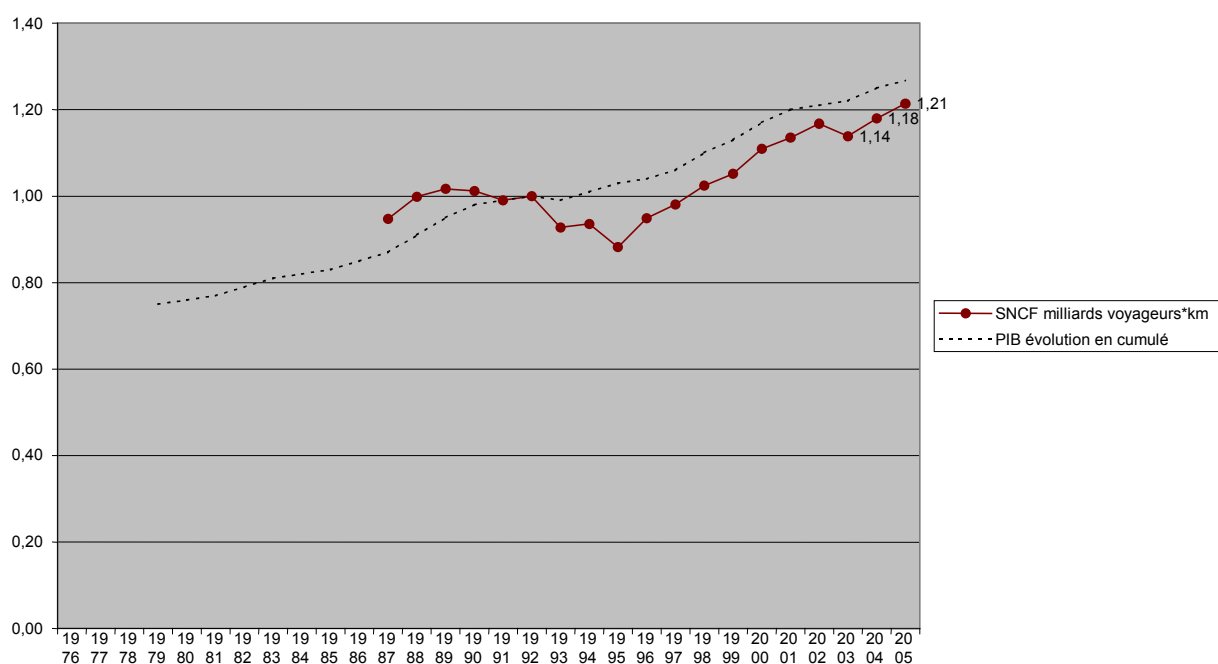
Enfin, dans le cadre de sa préparation aux normes IFRS¹², le groupe SNCF a créé, le 1^{er} janvier 2005, une branche *Fonctions communes et participations* (Seafrance, SICF, SOCRIF)

Le transport de voyageurs

Selon les données CCTN, sur l'année 2005, le transport de voyageurs assuré par la SNCF progresse de 2,9 % par rapport à 2004.

Cette croissance est dans le rythme des années précédentes (+ 2,6 % en moyenne annuelle entre 1996 et 2005).

indices trafics voyageurs ferroviaire



Source : INSEE – CCTN 2005 – CNT

¹² IFRS ou International Financial Reporting Standards sont les nouvelles normes comptables internationales créées par l'IASB. On parle de normes IAS pour celles élaborées avant le 1^{er} avril 2001. Les nouvelles normes IFRS 2005, prévues par le règlement européen 1606/02, imposent une nouvelle présentation des comptes consolidés au plus tard à compter du 1^{er} janvier 2007. Toutes les sociétés émettant des actions inscrites sur des marchés ont dû se mettre en conformité depuis le 1^{er} janvier 2005.

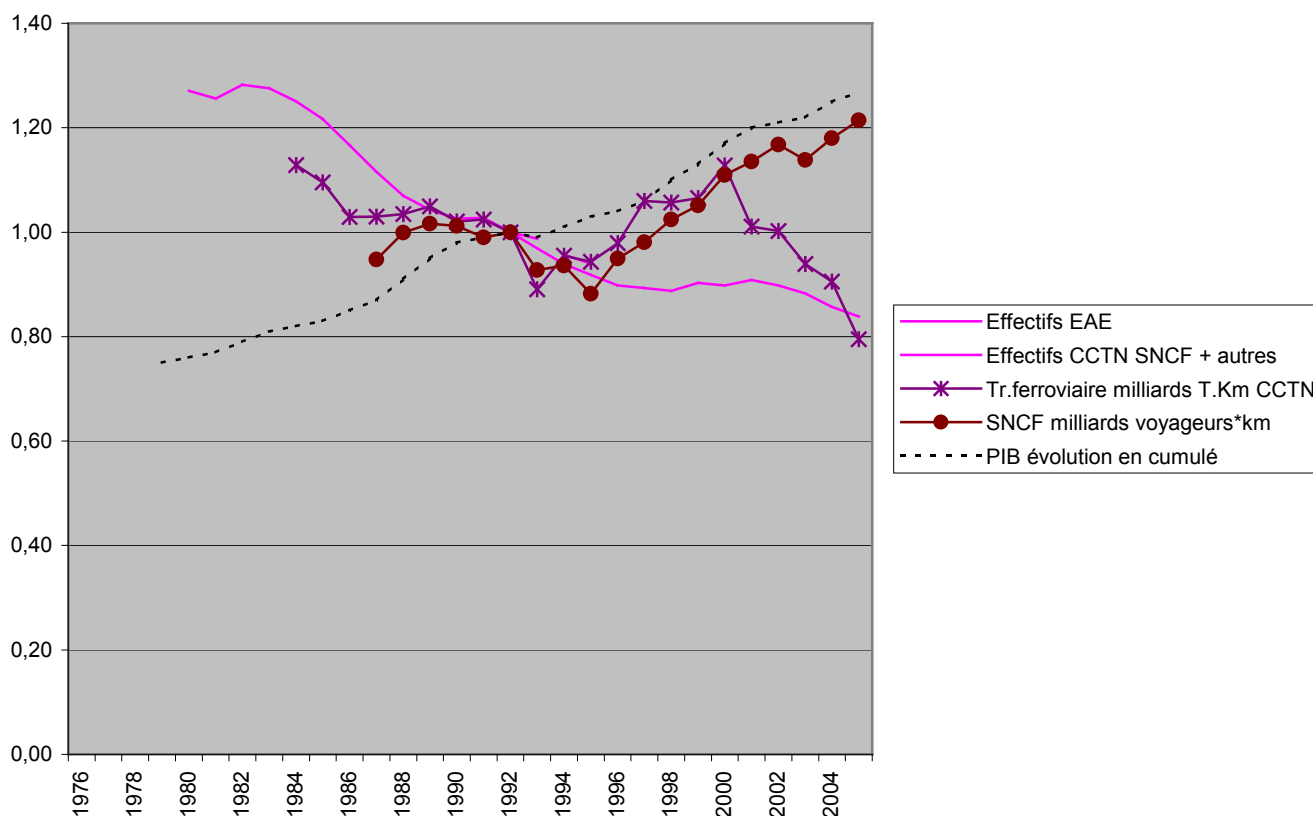
Le transport de voyageurs pour le TGV enregistre une progression de 3,1 % en 2005 contre 7 % au cours des années antérieures à 2003, années marquées par la mise en service de nouvelles lignes.

Ce sont les TGV province-province qui enregistrent la plus forte hausse ainsi que l'activité TER (+ 6,4 % en 2005 des voyageurs-kilomètres)

Le transport ferroviaire de marchandises

Il décroît pour la cinquième année consécutive, l'activité fret de la SNCF enregistrant une baisse de 12,2 % en 2005.

indices effectifs et trafics ferroviaires



Sources : INSEE – CCTN 2005 – CNT

Une explication, au delà des difficultés connues du fret ferroviaire par rapport à d'autres modes, est liée au repositionnement opéré par la SNCF sur son activité marchandises avec la mise en œuvre du plan fret SNCF.

Ce plan vise à l'équilibre financier à l'horizon 2007 se traduisant notamment par une contraction du trafic lié à l'abandon des flux insuffisamment rémunérateurs et tendant à améliorer la régularité, la fiabilité et le taux de remplissage des trains. Ainsi, la restructuration du secteur combiné a conduit notamment à la fermeture de huit plate-formes et à l'abandon du point nodal d'Ile de France.

Enfin, dans le cadre de ce plan, la SNCF a comme objectif le développement de son activité à l'international.

L'année 2005 a été marquée par l'obtention d'un certificat de sécurité pour la circulation en Belgique et au Luxembourg. Elle a aussi noué des partenariats avec des acteurs du fret européen et notamment avec Railion (branche fret de la DB)

II.2. L'EMPLOI

Les effectifs

Alors qu'au cours des années 1999 à 2001, le nombre d'agents avait augmenté à la SNCF suite à la mise en place de la réduction du temps de travail, les effectifs n'ont cessé de décroître au cours des quatre dernières années.

années	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
effectifs	178 269	178 076	178 893	181 011	181 565	179 534	175 059	171 079	167 923

Source : SNCF

Entamé depuis 2002, le processus de réduction des effectifs se poursuit à la SNCF, lié à la réorganisation du fret (- 2,6 % fin 2004 ; -1,7 % fin 2005)

Cette réorganisation explique également l'augmentation du nombre de départs volontaires qui, de 609 départs en 2003 (cadre permanent et contractuels) passe à 913 en 2004 pour atteindre 1532 départs en 2005.

Toutefois, afin de faire face aux nombreux départs en retraite, la SNCF a embauché 4 663 nouveaux agents en 2005 dont 390 cadres.

Selon le rapport de branche de l'entreprise, c'est 60 000 nouveaux agents qui devraient être embauchés sur neuf ans.

Une analyse plus fine des données met en évidence que le nombre d'agents de maîtrise reste stable et le nombre de cadres progresse (+ 748 agents entre 2003 et 2005)

La baisse des effectifs touche le personnel d'exécution, notamment les sédentaires (- 6 463 agents) et les agents de conduite (- 1 451 agents)

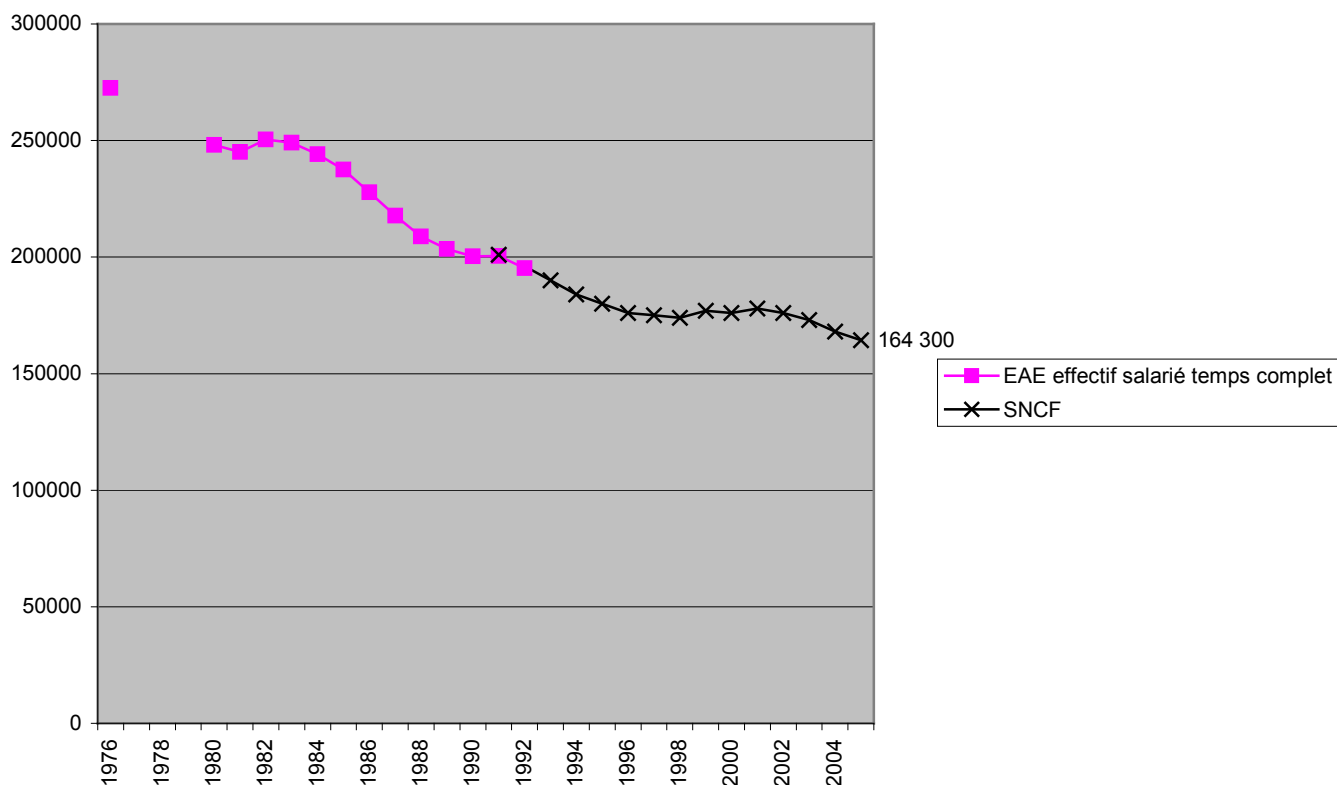
Enfin, le nombre de contractuels se stabilise au cours des années 2003 et 2005 autour de 6 500 agents, la réduction des effectifs touchant majoritairement les agents du cadre permanent.

Evolution des effectifs réels entre 1998 et 2005 (source : SNCF)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CADRES								
Supérieurs	1 288	1 296	1 262	1 287	1 327	1 489	1 480	1 514
Permanents	18 336	18 844	19 684	20 706	21 392	21 686	21 974	22 265
Contractuels	532	675	612	583	614	624	686	768
Sous-total (1)	20 156	20 815	21 559	22 576	23 333	23 799	24 140	24 547
MAITRISE								
C. Permanents	38 910	39 760	41 183	42 661	43 433	43 375	43 161	43 243
Contractuels	931	1 053	991	1 118	1 164	1 201	1 348	1 416
Sous-total (2)	39 841	40 813	42 174	43 779	44 597	44 576	44 509	44 659
EXECUTION								
Roulants								
Conduite	18 905	19 162	19 437	19 426	18 973	18 080	17 237	16 629
Trains	8 615	8 607	8 639	8 757	8 744	8 646	8 500	8 593
Sédentaires	90 559	89 496	89 202	87 025	83 887	79 958	76 693	73 495
Sous-total (3)	118 079	117 237	117 278	115 210	111 604	106 684	102 430	98 717
TOTAL (1+2+3)	178 076	178 893	181 011	181 565	179 534	175 059	170 079	167 923
C. Permanents	167 881	168 292	171 668	172 900	171 949	168 461	164 813	161 407
Contractuels	10 195	10 601	9 343	8 665	7 585	6 598	6 266	6 516

Source : bilan social 2005 SNCF

Effectifs ferroviaires



Source : EAE - SNCF - CNT

Les embauches et départs

Evolution des admissions et des départs entre 1998 et 2005 (source : SNCF)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ADMISSION AU CADRE								
Personnel statutaire	5 579	6 095	8 164	6 902	5 320	3 015	2 954	3 835
Contractuels (CDI)	804	1 076	748	305	273	214	293	322
Contractuels (CDD)	14 106	15 154	17 151	17 180	15 292	12 799	12 760	13 370
TOTAL ADMISSIONS	20 489	22 325	26 083	24 387	20 885	16 028	16 007	17 527
CESSATION DE FONCTIONS								
Personnel statutaire	6 653	6 884	6 788	7 622	7 583	7 339	7 696	8 052
dont démission	248	289	511	620	503	466	444	411
dont départ volontaire	451	561	538	496	552	538	822	1 401
dont retraite	4 838	4 897	4 609	5 207	5 147	4 953	4 847	4 479
dont décès	316	327	322	378	351	317	329	319
Personnel contractuel	13 483	14 055	15 996	16 716	15 513	13 293	12 949	13 144
TOTAL CESSATIONS	20 136	20 937	22 784	24 332	23 096	20 632	20 645	21 196

Source : bilan social 2005 SNCF

Le nombre de départs a à nouveau progressé en 2005 après deux années de stabilisation. Cette augmentation a toutefois été compensée par une reprise du nombre d'admissions évoquée ci-dessus.

L'emploi des femmes

L'emploi du personnel féminin n'évolue que de façon très progressive à la SNCF où de nombreux métiers restent physiques et où le turnover est relativement faible.

En 1994, elles représentaient 12,6 % des effectifs. Ce pourcentage est passé à 17,1 % en 2005.

C'est au niveau des cadres que l'évolution est la plus significative puisque leur nombre a doublé dans cette catégorie entre 2000 et 2005.

Ainsi, au cours de cette dernière année, près de 50 % des cadres recrutés étaient des femmes.

Enfin, pour accélérer le processus, un accord pour la mixité et l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes a été signé le 8 mars 2006 avec l'ensemble des organisations syndicales.

Evolution de l'effectif réel féminin de 1998 à 2005 (source : SNCF)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Cadres supérieurs	68	77	86	105	127	155	163	190
Cadres permanents	18 853	19 745	22 146	23 677	24 389	24 564	24 650	24 765
Contractuels	6 412	6 464	5 579	5 155	4 524	3 914	3 671	3 783
Total	25 333	26 286	27 811	28 937	29 040	28 633	28 484	28 738

Source : bilan social 2005 SNCF

L'emploi des personnes handicapées

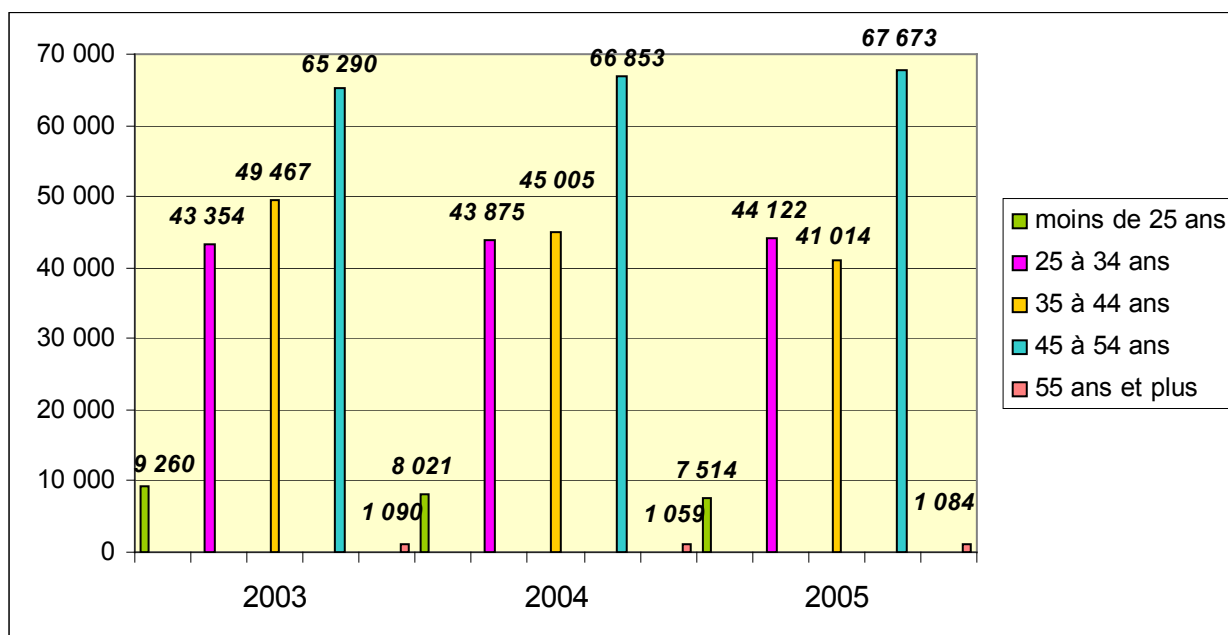
Le premier accord d'entreprise portant sur l'emploi des personnes handicapées et le reclassement des salariés devenus inaptes en cours de carrière date de 1992.

Chaque année, l'entreprise y consacre environ 8 millions d'euros et procède à une centaine de recrutements (136 en 2005)

Depuis le premier accord, plus de 1 200 travailleurs handicapés ont été recrutés.

Ainsi, en 2005, la SNCF en compte plus de 4 000, soit un taux d'emploi de 5,73 %.

La répartition par âge de l'effectif réel du cadre permanent au 31 décembre 2005



Source : Bilan social 2005 SNCF

II.3. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

En 2004 et 2005, la SNCF a consacré respectivement 6,25 % et 6 % de sa masse salariale à la formation après 6,25 % en 2003, 7,12 % en 2002 et 7,39 % en 2001.

Le nombre de stagiaires s'est légèrement redressé au cours des deux dernières années sans retrouver toutefois les chiffres de 2001 et 2002 (+130 000 et +132 000)

**Evolution du nombre de stagiaires et du nombre d'heures de stage
par catégorie de 2003 à 2005**

	2003		2004		2005	
	stagiaires	heures	stagiaires	heures	stagiaires	heures
Cadres	12 985	682 152	14 109	687 191	15 553	682 152
Maîtrise	29 241	1 697 198	30 384	1 716 486	31 759	1 697 198
Roulants	26 253	2 191 150	25 489	1 508 907	24 489	1 716 486
Sédentaires	56 466	3 750 604	56 363	3 316 155	54 457	3 236 155
Ensemble	124 945	8 321 104	126 345	7 228 739	126 258	6 974 765

Source : bilan social 2005 SNCF

Les formations se répartissent entre les stages d'adaptation (30,75 %), d'entretien (57,44 %), de promotion (10,36 %) et de prévention-reconversion (1,45 %) comme l'indique le tableau ci-après :

	2003	2004	2005
Adaptation	38,07 %	28,86 %	30,75 %
Entretien	48,13 %	60,21 %	57,44 %
Promotion	13,16 %	9,53 %	10,36 %
Prévention-reconversion	0,65 %	1,40 %	1,45 %

Source : bilan social 2005 SNCF

II.4. LA DUREE DU TRAVAIL

En 2005, le nombre théorique d'heures travaillées s'élève à 1 575 heures pour un agent en régime roulant et à 1 596 heures pour un agent en régime sédentaire.

Dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, ces durées annuelles sont respectivement de 1 561 heures (roulants) et 1 582 heures (sédentaires)

Au 31 décembre 2005, 6 648 agents bénéficiaient d'un système d'horaires individualisés et 8 360 agents travaillaient à temps partiel.

Durée et aménagement du temps de travail de 2003 à 2005

Nombre théorique d'heures travaillées	2003	2004	2005
<i>roulants</i>	1 554	1 568	1 575
<i>sédentaires</i>	1 575	1 589	1 596
Agents en horaires individualisés	7 179	6 824	6 648
Agents à temps partiel	7 803	8 079	8 360

Source : bilan social 2005 SNCF

II.5. LES REMUNERATIONS

La rémunération mensuelle brute (toutes catégories confondues) s'élève à 2 341 € en 2004 et à 2 407 € en 2005.

Cette rémunération atteint 2 228 € pour les femmes et 2 435 € pour les hommes en 2005.

La part des primes (primes de fin d'année, gratification exceptionnelle et gratification vacances) a légèrement diminué, passant de 7,65 % en 2003 et 2004 de la masse salariale totale annuelle à 7,55 % en 2005.

La rémunération des cadres comporte une part variable.

Nombre de salariés par tranche de salaire mensuel au 31 décembre 2003 (Euros)

< 1220 €	De 1220 à 1370 €	De 1370 à 1525 €	de 1525 à 1750 €	de 1750 à 1980 €
265	3 403	9 128	20 406	29 010
de 1980 à 2210 €	de 2210 à 2440 €	de 2440 à 2745 €	de 2745 à 3050 €	> 3050 €
32426	24 390	20 506	13 836	19 042

Source : bilan social 2005 SNCF

Nombre de salariés par tranche de salaire mensuel au 31 décembre 2004 (Euros)

< 1220 €	De 1220 à 1370 €	De 1370 à 1525 €	de 1525 à 1750 €	de 1750 à 1980 €
181	1 866	7 067	18 320	25 373
de 1980 à 2210 €	de 2210 à 2440 €	de 2440 à 2745 €	de 2745 à 3050 €	> 3050 €
31 364	26 530	21 684	15 021	21 188

Source : bilan social 2005 SNCF

Nombre de salariés par tranche de salaire mensuel au 31 décembre 2005 (Euros)

< 1220 €	De 1220 à 1370 €	De 1370 à 1525 €	de 1525 à 1750 €	de 1750 à 1980 €
90	1 439	5 921	15 694	23 658
de 1980 à 2210 €	de 2210 à 2440 €	de 2440 à 2745 €	de 2745 à 3050 €	> 3050 €
29 094	26 997	23 292	15 623	23 591

Source : bilan social 2005 SNCF

II.6. LA SECURITE ET LA PREVENTION DES RISQUES PROFESSIONNELS

La sécurité

Accidents du travail et de trajet de 1997 à 2003

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Accidents avec arrêt	7 781	7 887	8 225	8 561	8 465	7 522	7 289
Accidents mortels :							
- de travail	7	10	5	7	5	6	5
- de trajet	7	9	7	8	4	3	4
Taux de fréquence (1) ‰	38,92	39,26	40,11	41,86	42,76	39,01	38,29
Taux de gravité (2)	0,76	0,768	0,784	0,872	0,843	0,796	0,756

Source : bilan social 2005 SNCF

(1) [Nombre d'accidents hors trajet avec arrêt] X 1 000 / Effectifs moyens à disposition¹³

(2) Nombre de journées d'absence / Effectifs moyens à disposition

Les entreprises intervenantes n'ont connu aucun accident mortel du travail en 2005 mais deux en 2004.

Sur les 7 289 accidents du travail avec arrêt, près de 40 % sont des accidents de circulation, manutention et stockage.

Viennent ensuite les accidents liés aux chutes avec dénivellation pour environ 13 %.

Le nombre de maladies professionnelles déclarées est en augmentation, passant de 380 en 2003 à 432 en 2004 et à 522 en 2005. Parallèlement, le nombre de maladies professionnelles reconnues augmente également passant respectivement de 309 à 321 et 357.

Enfin, le nombre d'incapacités permanentes (partielles ou totales) est passé de 645 en 2004 à 523 en 2005.

La prévention

La SNCF compte 652 CHSCT qui ont tenu au cours des années 2004 et 2005 respectivement 4 277 et 4 294 réunions.

Sur cette même période, les médecins du travail ont consacré plus de 73 000 et 72 000 heures à l'analyse et à l'intervention en milieu du travail.

Enfin, 93 281 agents ont été formés à la sécurité en 2004 et 70 665 en 2005.

¹³ Soit 166 221 en 2005.

III. RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF)

III.1. PRÉSENTATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC RFF

Réseau Ferré de France est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), créé par la loi n° 97-135 du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1er Janvier 1997.

Cette loi et ses décrets d'application n° 97-444, 97-445 et 97-446 ont créé RFF sous la forme d'une entité indépendante, propriétaire des infrastructures ferroviaires françaises affectées précédemment à la SNCF.

La réforme ferroviaire a ainsi institué une séparation entre la propriété des infrastructures ferroviaires (relevant de RFF) et leur exploitation (relevant de la SNCF) Toutefois en application de la loi précitée, la SNCF assure la gestion et l'entretien des infrastructures pour le compte de RFF par le biais d'une convention qui règle les modalités et le prix.

A titre de rappel, les principes d'établissement du bilan d'ouverture au 1er janvier 1997 ont été les suivants :

- le montant des immobilisations reprises par RFF au 31 décembre 1996 correspond à leur valeur nette comptable telle qu'elle figurait dans les comptes de la SNCF;
- les subventions reprises au bilan de RFF incluent d'une part, la totalité des subventions relatives aux investissements de la Banlieue Parisienne, soit un total de 1 068,8 M€ (556 M€ relatifs à des immobilisations mises en service et 512,8 M€ à des immobilisations en cours) et d'autre part, les subventions relatives aux immobilisations en cours du réseau principal pour 164,5 M€, soit un total de subventions sur immobilisations en cours de 677,3 M€.

Par ailleurs, Réseau Ferré de France a constaté au passif du bilan d'ouverture une dette de 20,5 Md € vis-à-vis de la SNCF, conformément à la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de Réseau Ferré de France.

III.2. EFFECTIFS de RFF

Effectifs et masse salariale

Au 31 décembre 2005, l'effectif est de **691** agents RFF, dont 32 fonctionnaires détachés et 95 agents mis à disposition (dont 86 agents SNCF, 6 agents RATP, 1 agent du Crédit Foncier, 1 agent de GDF et 1 agent de Prorail)

Pour rappel au 31 décembre 2004 l'effectif s'élevait à **588** agents. La masse salariale de la période s'élève à 27,4 M€.

Evolution entre 2003 et 2005

Evolution de l'effectif total

effectifs au 31 décembre

	2003			2004			2005		
	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux
ADP	276	120	396	328	131	459	418	146	564
FONC	31	3	34	20	3	33	29	3	32
MAD	87	4	91	92	4	96	92	3	95
totaux	394	127	521	450	138	588	539	152	691

Source : RFF Bilan social 2005

Evolution de l'effectif permanent (présent toute l'année à l'effectif)

	2003			2004			2005		
	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux
ADP	204	94	298	261	101	362	317	108	425
FONC	26	3	29	28	3	31	24	2	26
MAD	59	2	61	79	4	83	80	3	83
totaux	289	99	388	368	108	476	421	113	534

ADP : Agents de droit privé + les contractuels de l'Etat

FONC : Fonctionnaires au statut, détachés à RFF

MAD : Agents mis à disposition par la SNCF, la RATP, CFF, GDF, les chemins de fer Suisse et Hollandais

Source : RFF Bilan social 2005

Contrats à durée déterminée

au 31 décembre

	2003			2004			2005		
	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux
CDD	9	17	26	15	23	38	27	18	45
totaux	9	17	26	15	23	38	27	18	45

Source : RFF Bilan social 2005

Nombre moyen mensuel d'intérimaires

	2003			2004			2005		
	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux
ADP	0,17	6,75	6,92	0,67	5,58	6,25	0,25	6,42	6,67
totaux	0,17	6,75	6,92	0,67	5,58	6,25	0,25	6,42	6,67

Source : RFF Bilan social 2005

Répartition par sexe de l'effectif

effectifs au 31 décembre

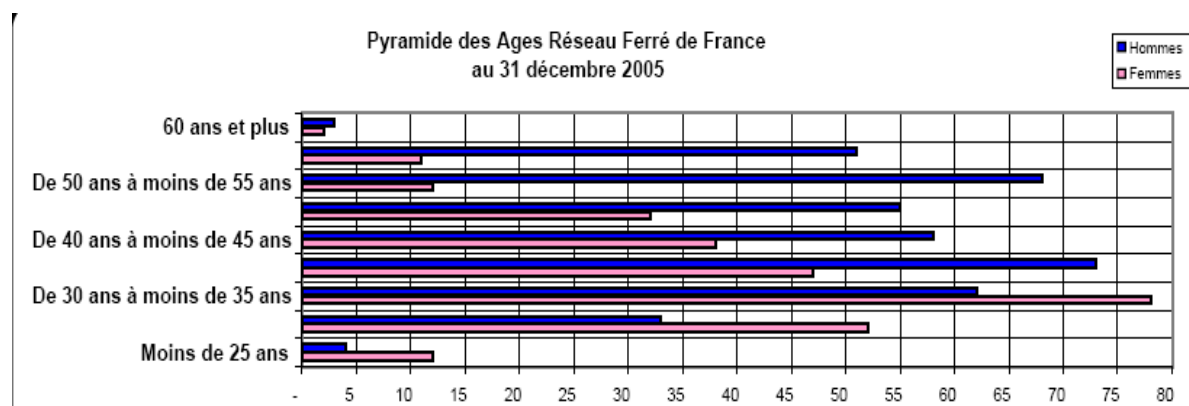
		2003			2004			2005		
		cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux	cadre	etam	totaux
ADP	F	96	109	205	110	120	230	136	131	267
	M	180	11	191	218	11	229	282	15	297
FONC	F	6	2	8	6	2	8	6	2	8
	M	25	1	26	24	1	25	23	1	24
MAD	F	9	2	11	11	2	13	8	1	9
	M	78	2	80	81	2	83	84	2	86
Totaux	F	111	113	224	127	124	251	150	134	284
	M	283	14	297	323	14	337	389	18	407
global		394	127	521	450	138	588	539	152	691

ADP : Agents de droit privé + les contractuels de l'Etat

FONC : Fonctionnaires au statut, détachés à RFF

MAD : Agents mis à disposition par la SNCF, la RATP, CFF, GDF, les chemins de fer Suisse et Hollandais

Source : RFF Bilan social 2005



B4. LE TRANSPORT FLUVIAL

Sources : Comité des Armateurs fluviaux/VNF/CCTN

Le contexte économique relatif au transport de marchandises a fait l'objet d'une contribution spécifique de VNF.

I. LE CONTEXTE ECONOMIQUE

Le trafic intérieur de marchandises

De 1997 à 2005, le secteur du transport fluvial connaît un nouveau souffle, enregistrant un taux de croissance de ses prestations en t-km de plus de 38 %.

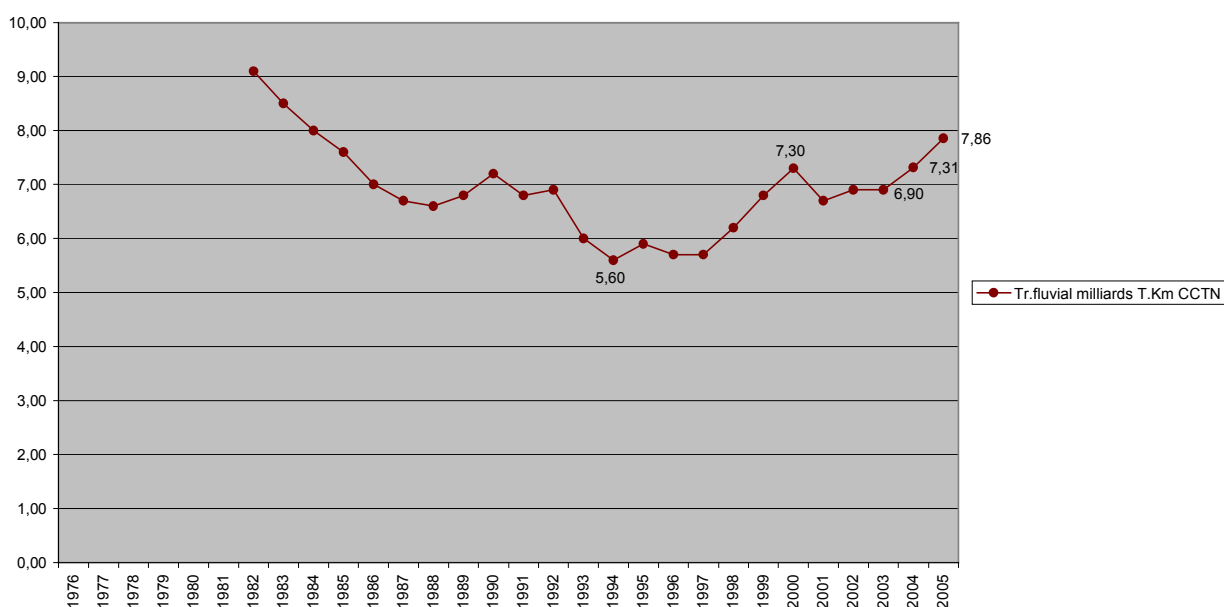
Sur la période 2004-2005, avec + 7,4 %, le transport fluvial enregistre une accélération de sa croissance et totalise près de 7,9 milliards de t-km (hors transit) malgré le ralentissement de l'activité constaté sur le dernier trimestre. Les volumes transportés progressent également de 2,6 % avec 59,5 millions de tonnes traitées (hors transit)

Cette croissance a profité en premier lieu au trafic intérieur avec une croissance à deux chiffres de plus de 11,5 %. Le trafic international, du fait des basses eaux en début d'année sur le Rhin et la Moselle, a enregistré une augmentation modérée de 2,0 %.

Compte tenu d'une évolution plus favorable sur le trafic intérieur, la croissance exprimée en t-km profite en premier lieu au pavillon français (+ 9,6 %) Les trafics réalisés par les bateaux sous pavillon étranger enregistrent néanmoins une évolution de près de + 4 %.

Source : CCTN 2005 – CNT

Trafic fluvial milliards T.Km CCTN



Par nature de marchandises et par ordre décroissant de contribution positive à la hausse générale de l'activité, on trouve aux premières places :

✓ La filière agroalimentaire :	+ 254,4 M de t-km	+ 14,4 %
✓ Les matériaux de construction :	+ 173,4 M de t-km	+ 7,1 %
✓ La filière énergie :	+ 113,0 M de t-km	+ 8,5 %
✓ Les machines, véhicules et transactions :	+ 84,7 M de t-km	+ 17,4 %

Le secteur des produits agricoles reste, en 2005, le premier secteur contributeur à la hausse générale de l'activité et explique à lui seul 37 % de la croissance. Affichant un score de + 14,4 % en t-km, la filière dans son ensemble bénéficie de la bonne conjoncture agricole alors que l'année 2004 avait été défavorable. L'augmentation de trafic est particulièrement importante sur les bassins du Rhône (+ 41 %) et de la Seine (+ 15,5 %)

Deuxième contributeur, les matériaux de construction gagnent 7,1 % en 2005 après + 6,2 % en 2004 et atteignent 2 624,8 milliards de t-km. Cette augmentation est à mettre à l'actif des trafics intérieurs sur les bassins de la Seine et, dans une moindre mesure, du Rhône.

Le meilleur résultat sectoriel (+ 17,4 %) concerne, comme en 2004, les produits manufacturés. Avec plus de 570 millions de t-km en 2005, cette filière poursuit sa progression et devient le quatrième secteur contributeur à la hausse.

Cette filière reste toujours portée par le développement continu du trafic de conteneurs sur l'ensemble des principaux bassins à l'exception du Rhin et atteint 399 572 EVP¹⁴ transportés en 2005 (+8,3 %)

La Seine (+ 40,8 %) profite de l'ouverture d'une nouvelle ligne de transport de déchets entre Le Havre et Radicatel qui a déjà traité 8 900 EVP. Plus de 120 000 EVP ont ainsi été transportés sur la Seine en 2005.

Le Rhône connaît une augmentation de trafic de 20,2 % soit un différentiel de 9 400 EVP.

Sur le réseau Nord-Pas-de-Calais, la hausse est de + 6,1 % (différentiel de 3 600 EVP)

Seul le trafic rhénan affiche une baisse de 9,8 % du fait du recul de l'activité dans la circonscription des ports de Mulhouse-Rhin.

La filière énergétique connaît une croissance soutenue en 2005 (+ 7,1 %) Plus précisément, et après un exercice 2004 marqué par une contraction du trafic de produits pétroliers (- 11 %), 2005 se caractérise par la hausse de ce trafic (+ 11,6 %) et dans une moindre mesure, des charbons (+ 6 %)

LES ENJEUX

Face aux perspectives d'évolution du transport de marchandises les autorités européennes ont affiché, dans le livre blanc publié en 2001, leur volonté de rééquilibrer la place des différents modes de transport, en favorisant les modes alternatifs à la route. Cette volonté s'est traduite dans le cadre du réseau transeuropéen de transport mais également au niveau national, dans la poursuite des études de ce projet décidée lors du CIADT du 18 décembre 2003.

Le projet de canal Seine-Nord Europe, maillon manquant de la liaison Seine-Escaut, se situe sur le corridor de transport Nord Amsterdam-Paris qui, selon les prévisions de la Commission

¹⁴ EVP, conteneur, Equivalent Vingt Pieds. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de vingt pieds correspond à 1 EVP.

européenne, enregistrerait à l'horizon 2020 une croissance de trafic de l'ordre de 80 %. En France, le corridor nord écoule 15 % des marchandises qui transitent par voie terrestre à travers le territoire. Les échanges internationaux qu'il assure représentent le tiers du commerce extérieur exprimé en tonnes. Si le mode fluvial constitue une alternative de transport qui contribue à limiter l'essor du mode routier, les infrastructures fluviales existantes, de conception ancienne, ne répondent plus aux critères de performance indispensables au développement du transport fluvial.

La réalisation du canal Seine-Nord Europe, maillon manquant de la liaison Seine-Escaut, permettrait d'accueillir des convois de 4 400 tonnes et améliorerait très sensiblement la compétitivité du mode. Au delà, la mise en service du canal en 2012 devrait permettre :

- ✓ de polariser des activités logistiques, essentiellement localisées aujourd'hui au Benelux, sur le territoire national, notamment en Picardie, Nord-Pas-de-Calais et Ile de France ;
- ✓ d'ouvrir le bassin de la Seine dont le caractère fermé limite la compétitivité des flottes par nature captives ;
- ✓ d'asseoir le développement des ports maritimes français de la rangée nord sur une infrastructure ouvrant la possibilité de trafics massifs et non soumis aux problèmes de congestion.

La part du transport fluvial dans le trafic intérieur de marchandises

En 2004, le partage modal du trafic intérieur de marchandises se répartit de la façon suivante :

✓ Route	:	80 %
✓ Fer	:	12 %
✓ Voies d'eau	:	2 %
✓ Oléoducs	:	6 %

Si, à l'échelle nationale, la part de marché de la navigation intérieure est relativement modeste (près de 3 %), celle-ci atteint localement des proportions pouvant être élevées.

Sur le périmètre Ile de France-Haute Normandie, la navigation intérieure occupait en 2001 une part de 18 % (hors oléoducs) à l'intérieur de la Lorraine et entre cette région et l'Allemagne et le Bénélux, le taux atteint 30 %. En Alsace et entre ces mêmes pays, il avoisine 50 %. Les parts de marché observés en 2001 sur le Rhône et en Nord-Pas-de-Calais sont plus faibles. Toutefois, la navigation intérieure y enregistre depuis plusieurs années des taux de croissance élevés.

De même, sur certains marchés, comme celui du pré/post acheminement des conteneurs maritimes, la navigation est devenue en quelques années un acteur majeur. En 2005 au Havre, la navigation intérieure a traité plus de conteneurs que les services ferroviaires. Sa part de marché sur ce secteur entre la Haute-Normandie et l'Ile de France ou entre Marseille et la région lyonnaise s'établit à environ 15 %.

Plus généralement, on note que depuis 1997, le transport fluvial affiche une hausse moyenne de près de 40 % par rapport aux deux autres modes concurrents, fer (- 30 %) et route (+ 22 %)

La part du transport fluvial dans le trafic international

Le tableau ci-dessous met en évidence les résultats des trafics distingués par destination :

Répartition par pavillon (en TK)

	2004	%	2005	%
Intérieur	4,16		4,64	
Français	3,81	92	4,24	91
Etrangers	0,35	8	0,40	9
International	3,16		3,22	
Français	0,68	22	0,68	21
Etrangers	2,48	78	2,54	79
Total	7,32		7,86	
dont français	4,49	61	4,92	63
dont étrangers	2,83	39	2,94	37

Source : Comité des Armateurs Fluviaux

Ainsi, le pavillon étranger assure 9 % du trafic intérieur et 79 % du trafic à l'international (compté sur les seuls kilomètres nationaux)

Selon le Comité des Armateurs fluviaux, la faible progression des trafics internationaux est le résultat d'une augmentation importante des trafics de matériaux de construction transportés sur de courtes distances et de l'affaiblissement des trafics du Rhin et de la Moselle, traditionnellement tournés vers l'international.

Le tourisme fluvial et le transport de passagers

Le tableau ci-dessous donne les résultats de l'enquête réalisée auprès des entreprises de transport de passagers par l'Observatoire du tourisme fluvial et retraçant l'évolution des activités ces dernières années.

	2002	2003	2004	2005	2005/2002
Entreprises parisiennes	5 642 000	5 881 000	6 212 000	6 410 600	13,6 %
Exploitants régionaux	2 390 000	2 610 000	2 676 000	2 652 400	11 %
Ensemble	8 032 000	8 491 500	8 888 000	9 111 451	13,4 %

Source : Comité des Armateurs Fluviaux, VNF.

Il met en évidence les bons résultats relatifs de l'année au niveau national.

Le nombre de passagers transportés en 2005 dépasse ainsi les 9 millions dont 6,4 en région parisienne.

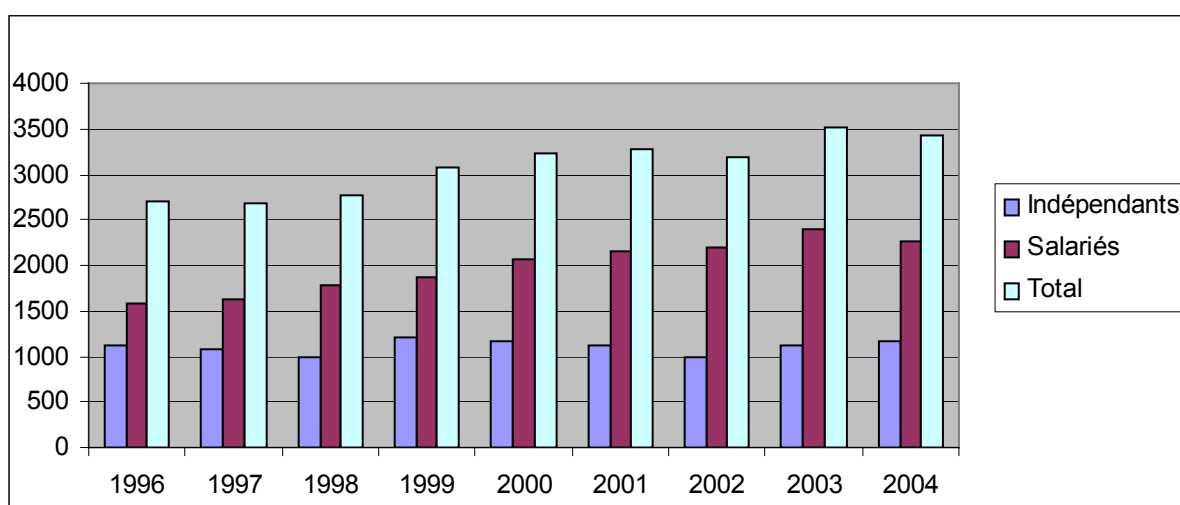
II. L'EMPLOI

Grâce à la bonne santé du tourisme fluvial, le secteur est redevenu créateur d'emplois, plus des trois quarts des emplois navigants concernant le transport de passagers. Ainsi, depuis 1997, la croissance annuelle du nombre de salariés est comprise entre 2,5 et 5 %.

En outre, du côté des artisans-bateliers, un fort besoin de main d'œuvre nouvelle se fait sentir, nombre d'entre eux étant proches du départ à la retraite.

Les données ont été communiquées par le Comité des armateurs fluviaux et émanent à la fois de l'UNEDIC et de l'EAE comme indiqué ci-dessous.

Selon le Comité des Armateurs Fluviaux, si sur une vingtaine d'années, entre 1974 et 1994, le secteur a perdu environ 50 % de son activité entraînant la perte de la moitié de ses emplois salariés, le transport fluvial renoue aujourd'hui avec la remontée de l'emploi salarié comme le met en évidence le tableau ci-dessous.



Source : EAE – UNEDIC

Ce tableau reprend, d'une part les données fournies par l'UNEDIC pour les emplois salariés, d'autre part celles fournies par l'EAE en ce qui concerne les travailleurs indépendants.

Il faut sur ce point noter que les conjointes des artisans bateliers ne sont pas comptabilisées dans les effectifs bien que participant à l'activité.

Les effectifs salariés fournis par l'enquête EAE ne concordent pas avec les effectifs UNEDIC. En effet, selon l'EAE, les effectifs salariés seraient respectivement de 2 538 en 2002 et de 2 985 en 2003 soit près de 20 % d'écart entre les deux sources.

Toutefois, les données EAE permettent d'effectuer d'autres constats et notamment d'apprécier la répartition des effectifs entre les deux secteurs, marchandises et passagers.

Marchandises	2002	2003	% /Total effectifs 2003	2003/2002
Nbre d'entreprises	938	965	87 %	2,9
Effectif non salarié	912	1036	25 %	13,6
Effectif salarié	823	901	22 %	9,5
Chiffre d'affaires net	242 191	284 784	58 %	17,6
Passagers			13 %	
Nbre d'entreprises	126	144		14,3
Effectif non salarié	69	84	2 %	21,7
Effectif salarié	1715	2084	51 %	21,5
Chiffre d'affaires net	189 849	208 304	42 %	9,7
Total 612 Z				
Nbre d'entreprises	1 064	1 109		4,2
Effectif non salarié	981	1 120	27 %	14,2
Effectif salarié	2 538	2 985	72,7%	17,6
Effectif total	3 519	4 105		16,7
Chiffre d'affaires net	432 040	493 088		14,1

Source : Comité des Armateurs Fluviaux, VNF.

Il ressort de ce tableau que les emplois sont à peu près également répartis entre les deux secteurs, que les salariés représentent 3 emplois sur 4 et que parmi ceux-ci les bateaux à passagers représentent la moitié des emplois du secteur.

Il apparaît en effet que les bonnes performances du transport fluvial de marchandises ne se sont pas accompagnées d'une augmentation significative des emplois dans ce secteur d'activité.

Selon VNF, la raison est à rechercher dans une amélioration de la productivité liée à l'utilisation de bateaux de plus grande capacité.

III. LA FORMATION

La formation des jeunes en apprentissage

De 38 inscrits en 1998, le nombre d'apprentis (comptabilisés au 1^{er} janvier) est passé à 72 en 2003, 74 en 2004, 95 en 2005 et 92 en 2006.

Parallèlement, le nombre de candidats au CAP est passé de 18 en 1998 à plus de 30 par an depuis 2003.

Avec un taux moyen de réussite de plus de 70 % et en ajoutant les quelques dix diplômés annuels du lycée de Schiltigheim en Alsace, ce sont près de 35 jeunes par an qui obtiennent la qualification professionnelle adaptée à l'entrée dans les professions fluviales.

Le tableau ci-dessous montre le dynamisme de la formation des jeunes en apprentissage puisque celle-ci a presque doublée en cinq ans.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
CPA(*)	10	11	7	7	6	4
1ère année	34	34	31	26	25	44
2ème année	15	25	31	39	37	36
Total	59	70	69	72	76*	94*

Source : CAF

(*) CPA : classe préparatoire à l'apprentissage

* en intégrant respectivement 8 et 10 mentions complémentaires en 2004 et 2005

Les résultats du CAP en apprentissage ont été les suivants :

	Juin 2000	Juin 2001	Juin 2002	Juin 2003	Juin 2004	Juin 2005	Juin 2006
Présentés	26	16	24	28	37	31	33
Reçus	21	8	15	20	25	21	19
Taux de réussite	81 %	50 %	63 %	72 %	68 %	67 %	57 %

Les taux de réussite, très variables, s'expliquent en partie par les défections en cours de formation et par des candidats qui ne se présentent pas à l'examen.

Il faut noter que le nombre d'apprentis reçus au CAP en juin 2006, combiné à celui des lauréats de l'enseignement professionnel classique et des dix candidats de Schiltigheim améliore cette année le « taux de remplacement » des 20 à 30 artisans quittant chaque année la profession.

Enfin, le nouvel institut spécialisé de la navigation intérieure – ISNI – ouvert depuis la rentrée 2003 dispense une formation spécialisée sur le transport fluvial à des candidats du niveau BAC et qui seront titulaires, à la fin de leur scolarité de deux ans, d'un diplôme validé de niveau III.

L'attestation de capacité professionnelle ACP

L'institut FLUVIA est le seul organisme de formation assurant à ce jour la préparation à l'examen d'attestation professionnelle nécessaire à l'activité de transporteur par eau.

En 2005, 18 candidats ont obtenu cette attestation dont 14 l'attestation complète et 4 la seule option nationale.

Ces résultats restent toutefois préoccupants car ils ne sont pas encore suffisants pour permettre le remplacement des départs d'artisans bateliers chaque année.

La formation continue

Plusieurs formations sont dispensées aux salariés des entreprises du secteur, notamment par l'institut FLUVIA.

➤ Matières dangereuses

Sont essentiellement formés les pilotes d'unités d'entreprises importantes engagées sur ce type de trafic mais également des artisans bateliers désireux de s'intéresser à cette activité. 97 stagiaires ont suivi cette formation en 2005.

➤ Sécurité

En 2005, 24 candidats ont suivi les stages de sécurité composés du stage préalable à la délivrance de l'attestation de sauveteur secouriste du travail (STT) Mais l'effort de formation a surtout porté sur l'attestation spéciale passagers selon des modalités renouvelées par l'administration en 2003 et destinées à la préparation des matelots à la sécurité des passagers (250 personnes formées en 2005)

Enfin, l'année 2005 a été pour la première fois l'occasion de dispenser la formation au certificat de qualification professionnelle CQF (capitaine de bateau fluvial) selon le référentiel repris dans l'accord signé par les partenaires sociaux le 25 février 2004.

IV. LE DIALOGUE SOCIAL

Sur la formation professionnelle

Le précédent rapport social s'est fait l'écho de l'intense activité des partenaires sociaux au cours de l'année 2004 sur le thème de la formation professionnelle.

Après la signature des deux accords du 25 février 2004 sur la création du certificat de qualification professionnelle « capitaine de bateau fluvial » et du 27 octobre 2004 sur la formation professionnelle (étendu par arrêté du 3 octobre 2005), l'année 2005 a été pour sa part davantage consacrée à la mise en œuvre concrète des dispositions comprises dans ces deux accords.

Un premier bilan peut d'ores et déjà être établi sachant que de tels dispositifs de formation étaient encore inédits et, pour partie, encore expérimentaux.

Premier bilan de la mise en œuvre des accords relatifs à la formation professionnelle

La première promotion du certificat de qualification professionnelle a concerné 14 candidats dont 10 salariés désireux d'améliorer leurs compétences professionnelles en vue notamment de passer le certificat général de capacité (bateaux de plus de 60 mètres) et 4 demandeurs d'emploi issus du secteur de la pêche professionnelle.

Ces candidats ont intégré en octobre 2004 le processus de formation. Ils ont embarqué sur des convois industriels pour une période de 24 semaines sous la responsabilité d'un tuteur et ont suivi 6 semaines de formation théorique selon le référentiel défini par l'accord professionnel.

Lors de l'examen final de juin 2005, 8 candidats ont obtenu les notes suffisantes à l'obtention du CQP qui leur sera validé dès qu'ils pourront présenter le certificat de réussite aux examens compris dans le référentiel de capacité à la conduite, de conduite au radar et d'attestation spéciale passagers.

La deuxième promotion qui a débuté en septembre 2005 compte 13 candidats dont 5 demandeurs d'emploi ayant suivi préalablement la formation FMDI présentée ci-dessous.

Selon le Comité des Armateurs fluviaux, cette première expérience, jugée très positive, a permis une prise de conscience de l'évolution des conditions d'exercice des métiers et de la nécessité de s'y adapter par de la formation théorique.

Parallèlement, les employeurs doivent pouvoir trouver, à travers ces efforts de formation, des justifications à garantir une meilleure qualification de leurs équipages en même temps qu'une amélioration de la lisibilité des filières de promotion.

Cette question est cruciale au regard de la préparation de la gestion des remplacements des générations les plus anciennes et donc plus qualifiées.

Une difficulté a toutefois été soulignée par les tuteurs d'entreprise qui ont déploré les grandes difficultés rencontrées par les candidats issus de la filière des demandeurs d'emploi, sans expérience « fluviale » préalable, à bénéficier des apports de la formation embarquée.

Les partenaires signataires de l'accord CQP ont, de ce fait, retenu le principe d'une formation préparatoire inspirée de la formation initiale minimale obligatoire (FIMO) instaurée dans le transport routier.

Un avenant a été signé le 26 septembre 2005 afin d'intégrer cette nouvelle disposition baptisée FMDI (formation minimale de découverte et d'initiation) Cette formation de 4 à 6 semaines selon le niveau initial des candidats est basée sur l'apprentissage de quelques gestes et postures élémentaires de sécurité et de quelques rudiments de navigation et de matelotage à bord d'un bateau de navigation intérieure.

Ce module de formation se conclut par une évaluation des connaissances qui destine le candidat, soit à la poursuite de la formation CQP si elle est satisfaisante, soit à la délivrance d'une attestation de stage susceptible d'être également valorisée dans un parcours professionnel de matelot.

Les candidats non admis à la FMDI ont naturellement vocation à être, eux aussi, intégrés dans les entreprises comme matelots.

V. LES NEGOCIATIONS SOCIALES

Trois réunions ont été tenues avec les partenaires sociaux durant l'année 2005 et ont porté sur des sujets bien différents.

Réunion du 10 janvier 2005

Les conditions de mise à la retraite des personnels sédentaires et montant de l'indemnité correspondante.

Cette indemnité est versée par l'employeur désireux de mettre à la retraite de son fait des employés pouvant bénéficier d'un taux plein. Elle est désormais égale à la moitié de l'indemnité de licenciement pour les cadres et à 75 % pour les employés et ouvriers.

Les recrutements d'extras

Les négociations se sont concrétisées par un avenant à la convention collective des bateaux à passagers afin de permettre aux entreprises concernées de procéder à des recrutements d'extras de très courte durée pour les seuls emplois liés à la restauration et à la réception des passagers.

Ces deux accords ont été étendus respectivement le 7 octobre et 20 juillet 2005 et s'appliquent donc à l'ensemble du secteur.

Réunion du 7 juillet 2005

L'observatoire prospectif des métiers et des qualifications

Cette seconde réunion a concerné plus particulièrement l'installation de cet observatoire dont la création fait partie intégrante de l'accord de branche du 27 octobre 2004 et qui est destiné à améliorer la connaissance des besoins de formation tant quantitativement que qualitativement.

Une première enquête a été lancée en mars 2006 afin de mieux cerner les besoins des entreprises en matière notamment d'évolution des métiers, d'exploitation de nouvelles technologies et d'opérations annexes au transport proprement dit, tel le champ des relations avec la clientèle. Pour cette opération, 334 entreprises relevant des activités fluviales dans le fichier « sirène » de l'INSEE ont été sollicitées.

Réunion du 26 septembre 2006

La formation minimale de découverte et d'initiation (FMDI)

Cet accord a été évoqué ci-dessus.

B5. LE TRANSPORT AERIEN ET LES ACTIVITES CONNEXES

I. PRESENTATION DU SECTEUR

Source : Observatoire européen des métiers de l'aérien.

Au sein du secteur aérien (aviation civile et militaire), l'aviation civile est composée de l'aviation « récréative » (aéro-clubs) et de l'aviation marchande. Le secteur marchand regroupe quatre branches d'activités économiques : le transport aérien, l'assistance en escale, le travail aérien, la maintenance aéronautique.

LE TRANSPORT AERIEN, qui lui même se subdivise en :

- **transport de passagers**
 - transport régulier (régional, national ou international)
 - transport non-régulier (« charter » ou « touristique »)
 - transport à la demande (« taxi aérien » ou aviation d'affaires)

- **transport de fret (« cargo ») et poste**

Le transport aérien représente en France 275 entreprises réparties comme suit en fonction des effectifs :

- 1 à 9 salariés : 47 %
- 20 à 99 salariés : 31 %
- 100 à 499 salariés : 15 %
- > à 500 salariés : 7%

L'ASSISTANCE EN ESCALE

- assistance à l'avion (guidage, nettoyage, carburant, entretien, chargement /déchargement de l'avion ...)
- assistance aux passagers (enregistrement, embarquement...)
- assistance administrative au sol (télécommunications, représentation et supervision...)
- assistance opérationnelle (préparations de vols, plan de chargement...)

Du fait de la récente ouverture à la concurrence de cette activité, de son développement et de l'apparition de nouveaux acteurs, le nombre d'emplois et d'opérateurs d'assistance n'est pas encore stabilisé.

On recense toutefois à ce jour, environ 170 entités prestataires, principalement des sociétés d'assistance (87 entreprises de services aéroportuaires) et leurs sous-traitants, des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aéroports.

LE TRAVAIL AERIEN

- formation au pilotage au sein d'écoles professionnelles
- la photo aérienne et la thermographie infrarouge
- les traitements agricoles et phytosanitaires
- la lutte contre l'incendie
- le relais radio ou télévision
- l'hélicoptère et le largage de charges
- la surveillance aérienne (routes, pollution maritime, lignes électriques et gazoducs...)
- la publicité aérienne
- les vols panoramiques et touristiques (« baptêmes de l'air »)

En 2004, ce secteur représente environ 300 entités dont la plupart sont des petites entreprises du secteur industriel et commercial et les autres, des structures issues de l'aviation récréative (aéro-clubs) se livrant accessoirement à des activités marchandes.

LA MAINTENANCE AERONAUTIQUE

- l'entretien en ligne des avions
- la maintenance industrielle en ateliers
- l'entretien et la révision des équipements

On compte 350 entreprises ou établissements rattachés à des compagnies aériennes ou à d'autres activités industrielles, notamment la construction aéronautique.

Ces structures comptent entre moins de dix salariés et plusieurs milliers.

II. LE CONTEXTE ECONOMIQUE DU TRANSPORT AERIEN

II.1. DANS LE MONDE ET EN FRANCE

Dans le monde

L'année 2004 a été marquée par une reprise du trafic aérien après plusieurs années difficiles. L'année 2002 avait en effet connu une baisse du trafic aérien mondial suite aux attentats du 11 septembre 2001 et l'année 2003 avec l'apparition du SRAS et la guerre en Irak.

Ainsi, avec 5,5 % de croissance en 2005, le secteur a retrouvé un dynamisme solide malgré la hausse importante des prix du pétrole. Deux milliards de passagers ont pris l'avion soit 100 millions de plus qu'en 2004.

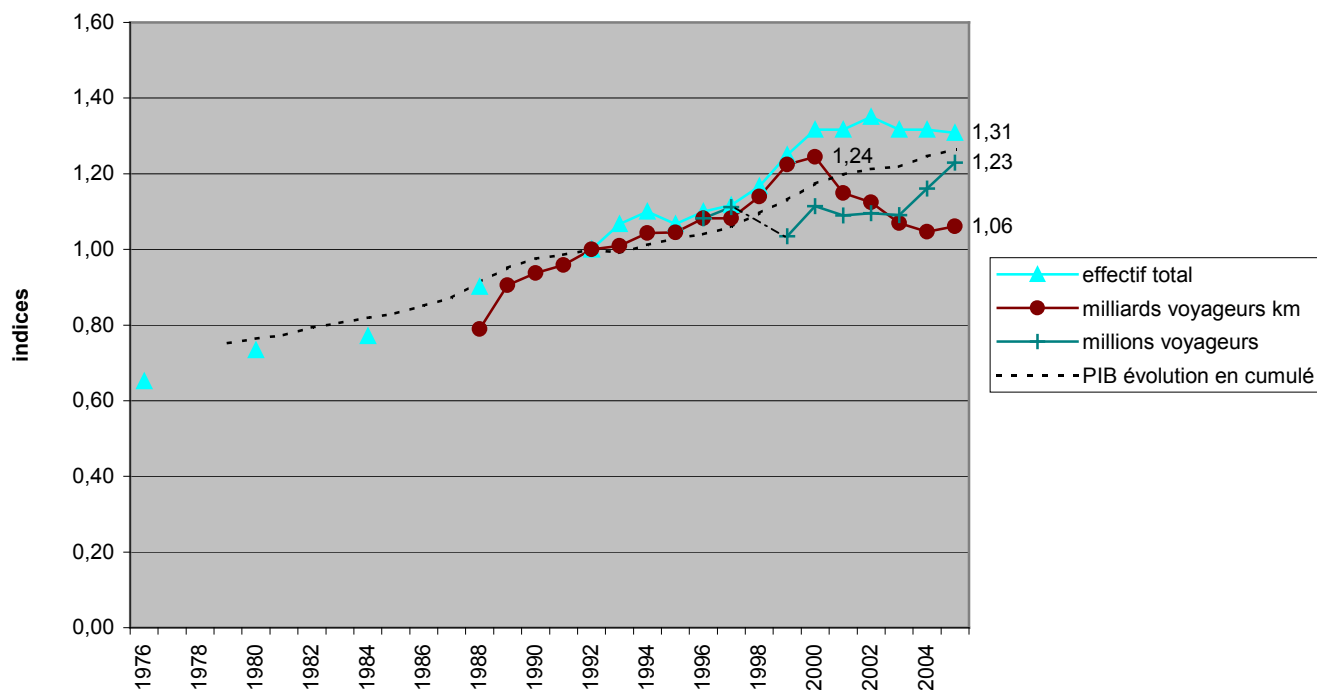
En France

La reprise du trafic aérien en France, déjà très nette en 2004, s'est confirmée en 2005.

Le nombre de passagers transportés a augmenté de 5,9 %, profitant notamment du dynamisme des nouveaux pays de l'Union européenne.

On constate parallèlement un retour à la stabilité de l'activité intérieure (en 2005, le nombre de passagers du trafic domestique croît de 1,4 % par rapport à 2004) après une chute brutale sans doute explicable par la concurrence du TGV.

indices aériens
indice 100 en 1992



Sources : INSEE – CCTN 2005 – CNT

La demande de transport aérien en 2005

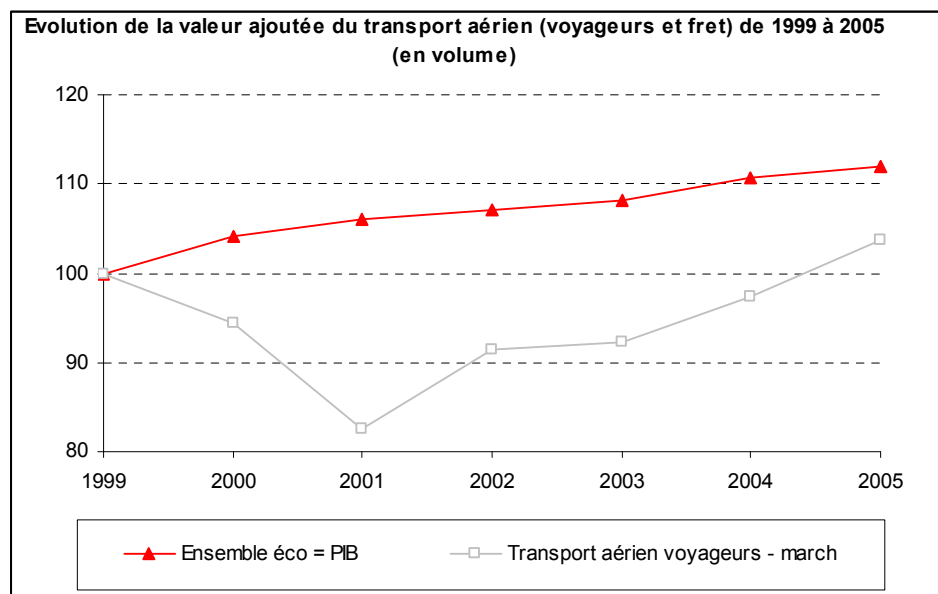
	Passagers		Mouvements d'avions	
	2005	05/04	2005	05/04
Métropole - International	81 971	7,8	926	2,1
Paris - International	57 474	5,9	532	0,5
Régions - International	24 497	12,4	394	4,3
Métropole - Métropole	22 806	1,4	357	1,0
Paris - Régions	17 589	0,6	197	-0,4
Régions - Régions	5 217	4,1	161	2,9
Total hors Outre mer	104 777	6,3	1 283	1,8
Métropole - Outre mer	3 319	-0,7	9	-3,5
Outre mer - Intérieur	2 130	0,8	93	0,3
Outre mer - International	1 885	1,7	61	3,4
Total Outre mer	7 335	0,4	162	1,3
TOTAL FRANCE	112 112	5,9	1 445	1,7

passagers en milliers, évolutions en %

Source : DGAC

L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte.

On remarquera également l'évolution de la valeur ajoutée du transport aérien



Source : INSEE – CCTN 2005 – CNT

II.2. LA REFORME DU SECTEUR AEROPORTUAIRE

L'année 2005 a aussi été celle d'une réforme historique du secteur aéroportuaire : la place aéroportuaire « Aéroports de Paris » est devenue une société anonyme, les autres aéroports français d'intérêt national sont appelés à être exploités par des sociétés concessionnaires et le dispositif de régulation économique a été modernisé.

Ce nouveau cadre réglementaire, complété par la décentralisation des aéroports à vocation régionale et locale, a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle et économique des entreprises aéroportuaires.

La Direction de la Régulation économique (DRE) de la DGAC a fortement contribué à son élaboration.

II.3. LA CROISSANCE DES COMPAGNIES AERIENNES FRANÇAISES

Le groupe Air France (Air France et ses filiales) affiche une nouvelle fois d'excellents résultats : un trafic en progression de 5,4 % et plus de 48,5 millions de passagers transportés.

Ses résultats sont bénéficiaires pour la septième année consécutive malgré les crises. En 2005, le groupe a réalisé 78 % du trafic des compagnies françaises.

Comme en 2004, les compagnies à bas coût ont maintenu leurs places de numéro deux et trois devant British Airways et Lufthansa : Easyjet a vu son trafic augmenter de 15,9 % (contre 48,9 % en 2004) et Ryanair de 18,1 % (contre 17,6 %)

D'autres compagnies françaises ont connu une année 2005 satisfaisante comme Aigle Azur, Corsair ou Air Méditerranée en renouvelant leur flotte et en ouvrant des lignes rentables.

Plus fragiles, certaines ont dû cesser leur activité comme Air Horizons tandis que l'année 2005 voyait la naissance de deux opérateurs de lignes régulières : Air Turquoise, basée à Reims, et Air Atlantic Lift, à Nantes.

La fréquentation des principaux aéroports français en 2005

niveaux en milliers, évolutions en %

	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2005	05/04	2005	05/04
Paris	78 231	4,3	736	0,2
<i>Paris-CDG</i>	53 381	4,8	514	-0,5
<i>Paris-Orly</i>	24 850	3,3	223	1,9
Nice-Côte d'Azur	9 741	4,4	157	1,7
Lyon-Saint Exupéry	6 463	5,5	123	3,8
Toulouse-Blagnac	5 747	3,3	79	2,6
Marseille-Provence	5 700	1,7	88	2,0
Bâle-Mulhouse***	3 265	31,0	60	7,2
Bordeaux-Mérignac	3 062	5,7	49	7,6
Nantes-Atlantique	2 072	11,1	35	8,8
Strasbourg	1 923	0,2	36	-6,5
Beauvais-Tillé	1 850	29,6	13	20,8
Montpellier-Méditerranée	1 304	-1,6	15	-3,0
Sous-total (hors Paris)	41 126	6,7	656	3,2
Autres Province	11 563	6,3	263	2,2
Total Province	52 689	6,6	920	2,9
Total Métropole	130 920	5,2	1 656	1,7
Pointe-à-Pitre-le-Raizet	1 722	-0,8	29	-3,3
Saint Denis de la Réunion	1 544	-2,9	12	-6,0
Fort-de-France-le-Lamantin	1 516	0,8	21	2,2
Tahiti-Faaa	1 447	2,4	37	3,0
Autres outre mer	3 249	2,0	146	-11,3
Outre-mer	9 478	0,5	246	0,8
Total	140 398	4,9	1 901	1,2

Source : DGAC

* Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée.

** Dans ce tableau sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions.

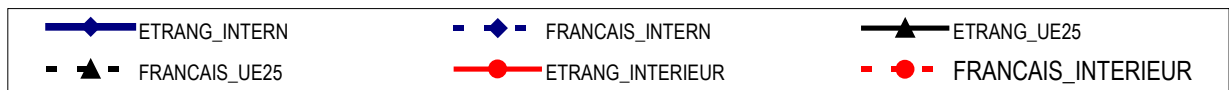
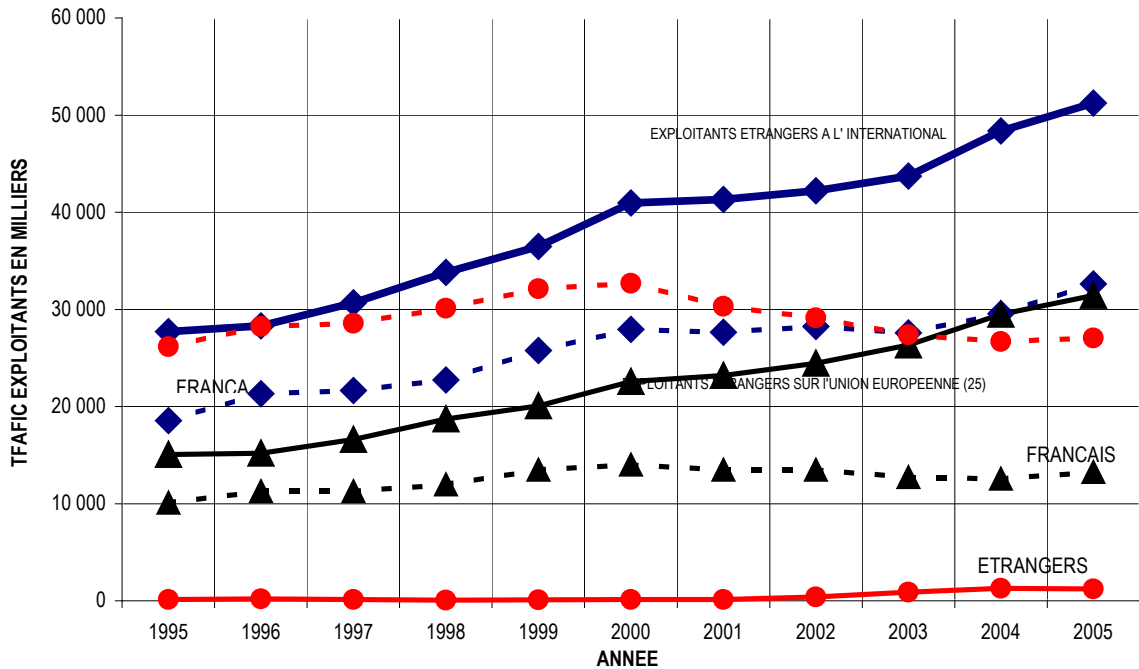
*** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte.

Trafic des exploitants français et étrangers de 1996 à 2005

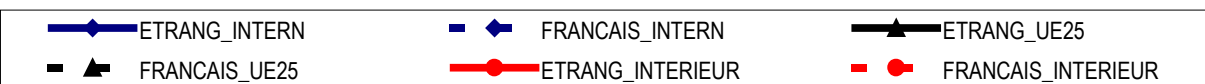
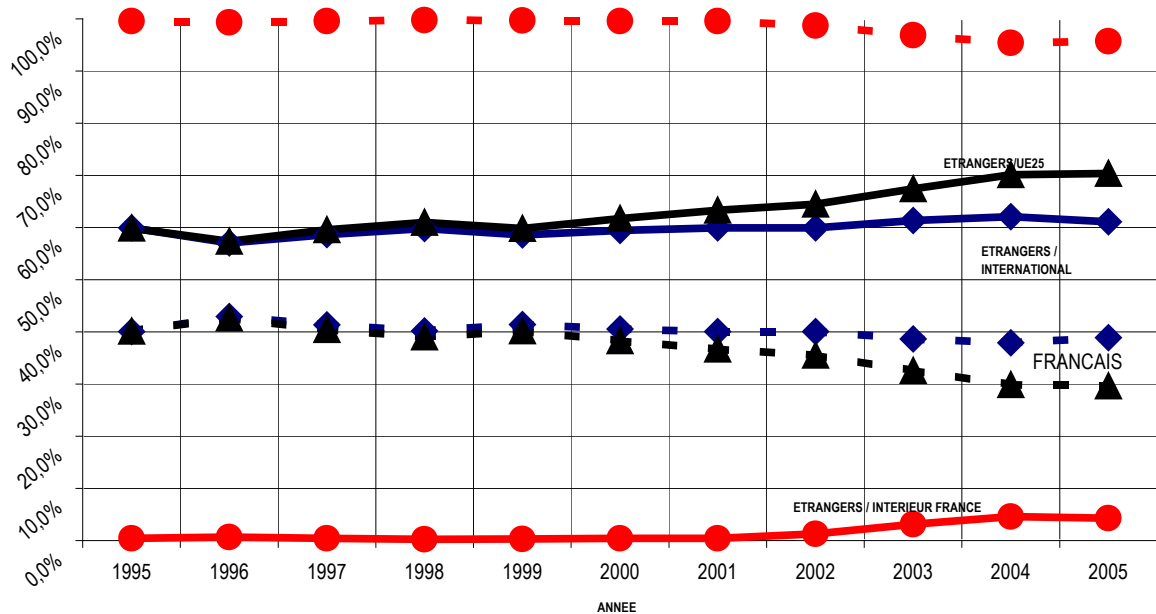
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PASSAGERS										
Fce- INTERNAT.										
EXPL. étrang	28 286 870	30 684 876	33 814 428	36 468 832	40 945 970	41 321 140	42 206 086	43 727 973	48 378 031	51 239 144
EXPL. Français	21 313 859	21 641 054	22 741 170	25 757 205	27 937 325	27 643 567	28 230 797	27 581 412	29 541 801	32 616 301
TOTAL	49 600 729	52 325 930	56 555 598	62 226 037	68 883 295	68 964 707	70 436 883	71 309 385	77 919 832	83 855 445
EXPL. étrang	57,0%	58,6%	59,8%	58,6%	59,4%	59,9%	59,9%	61,3%	62,1%	61,1%
EXPL. Français	43,0%	41,4%	40,2%	41,4%	40,6%	40,1%	40,1%	38,7%	37,9%	38,9%
UE(25)										
EXPL. étrang	15 192 504	16 590 358	18 723 317	20 051 113	22 583 488	23 206 006	24 433 669	26 331 896	29 479 794	31 443 089
EXPL. Français	11 279 560	11 270 362	11 976 113	13 470 172	14 019 547	13 463 612	13 459 901	12 729 159	12 544 806	13 240 543
TOTAL	26 472 064	27 860 720	30 699 430	33 521 285	36 603 035	36 669 618	37 893 570	39 061 055	42 024 600	44 683 632
EXPL. étrang	57,4%	59,5%	61,0%	59,8%	61,7%	63,3%	64,5%	67,4%	70,1%	70,4%
EXPL. Français	42,6%	40,5%	39,0%	40,2%	38,3%	36,7%	35,5%	32,6%	29,9%	29,6%
INTERIEUR										
EXPL. étrang	197 338	124 459	66 592	99 860	138 774	131 368	380 445	888 842	1 280 841	1 209 399
EXPL. Français	28 230 066	28 571 805	30 123 575	32 110 732	32 671 257	30 319 044	29 142 108	27 380 177	26 675 597	27 045 711
TOTAL	28 427 404	28 696 264	30 190 167	32 210 592	32 810 031	30 450 412	29 522 553	28 269 019	27 956 438	28 255 110
EXPL. étrang	0,7%	0,4%	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%	1,3%	3,1%	4,6%	4,3%
EXPL. Français	99,3%	99,6%	99,8%	99,7%	99,6%	99,6%	98,7%	96,9%	95,4%	95,7%
FRET										
EN TONNES										
Fce- INTERNAT.										
EXPL. étrang	454 819	486 246	555 982	609 142	641 148	652 235	630 930	618 605	645 617	579 027
EXPL. Français	611 661	622 195	567 931	545 338	607 024	586 014	598 975	616 441	688 185	723 104
TOTAL	1 066 480	1 108 441	1 123 913	1 154 481	1 248 173	1 238 249	1 229 905	1 235 046	1 333 802	1 302 131
UE(25)										
EXPL. étrang	111 680	126 524	148 020	155 062	169 727	182 401	192 751	197 050	201 908	183 916
EXPL. Français	58 379	65 981	48 798	28 582	36 091	43 146	38 812	35 913	37 904	43 229
TOTAL	170 059	192 504	196 818	183 644	205 817	225 547	231 563	232 963	239 812	227 145
INTERIEUR										
EXPL. étrang	3 157	4 148	5 577	8 465	13 064	19 385	20 167	20 798	17 568	12 580
EXPL. Français	137 406	133 030	124 672	110 355	102 451	103 077	83 468	82 285	89 592	94 016
TOTAL	140 563	137 178	130 249	118 820	115 515	122 462	103 635	103 083	107 160	106 596

Source : DGAC

TRAFIC FRANCE PAR NATIONALITE DES EXPLOITANTS



PARTS DE TRAFIC DES EXPLOITANTS FRANCAIS ET ETRANGERS EN FRANCE



Source : DGAC

II.4. LES TRANSPORTEURS REGIONAUX

On entend par transporteurs régionaux, l'ensemble des compagnies aériennes françaises établies en métropole exploitant principalement des liaisons régulières court-courrier intérieures ou intracommunautaires. Au cours de l'année 2004, ces compagnies ont transporté 6,2 millions de passagers soit une baisse de 9 % par rapport à l'année 2003.

Ces transporteurs régionaux desservent principalement des liaisons transversales, région-région ou région-Europe, en s'appuyant sur des plates-formes de correspondance (« hubs ») régionales qui sont Lyon pour Brit Air ou Clermont-Ferrand pour Régional Compagnie Aérienne Européenne, ainsi que sur des liaisons entre Paris et des villes régionales et d'Europe ne nécessitant pas d'appareils de plus de 100 places. Certaines des liaisons exploitées sont soumises à des obligations de service public et subventionnées.

En terme de parts de marché, le transport aérien régional est très concentré. En 2004, les compagnies du groupe Air France (Brit Air, Régional CAE) et la compagnie Corse Méditerranée ont réalisé 96 % du trafic. Il convient de noter que la Compagnie Air France, à travers sa filiale Brit Air, a acquis une participation minoritaire dans le capital de la compagnie régionale Airlinair.

Pour leur part, les transporteurs français sans lien capitalistique avec Air France développent principalement leur activité sur des marchés étroits exploités avec de petits modules et, pour certains, dans le cadre de liaisons soumises à des obligations de service public.

Enfin, après s'être déclarée en cessation de paiement le 21 août 2003 suite à de graves difficultés financières, la compagnie Air Littoral, à la suite d'une période d'observations au cours de laquelle aucun projet de reprise ne s'est concrétisé, a cessé définitivement son activité en février 2004.

II.5. LES COMPAGNIES LONG-COURRIER, CHARTERS ET FRET (HORS AIR FRANCE)

L'année 2004 a été marquée par la disparition de trois compagnies : Eurojet Airlines, West'Air.fr et Air Bourbon.

Dans le même temps, aucune compagnie ne s'est créée.

Face à ces disparitions, le secteur s'est concentré autour d'un nombre réduit de compagnies qui connaissent un développement rapide.

Ainsi, fin 2004, il était composé des compagnies Corsair, Star Airlines, Air Horizons et Aigle Azur qui assuraient, outre des vols à la demande, des liaisons régulières moyen et long-courriers (à destination principalement des DOM, du bassin caribéen et, pour les deux dernières, du Maghreb) et des compagnies Air Méditerranée, Blue Line, Eagle Aviation, Airbus Transport Aérien, Axis Airways et Europe Airpost, spécialisées dans les vols à la demande de passagers et de fret.

Au cours de cette même année, ces compagnies ont transporté 2,3 millions de passagers sur des liaisons régulières, 3,3 millions de passagers sur des vols à la demande (pour un trafic total réalisé par les compagnies françaises de 52,4 millions de passagers) et 58 500 tonnes de fret.

III. LES DONNEES SOCIALES

Les données sociales relatives au secteur sont issues d'une part, du rapport annuel de branche élaboré par la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) et d'autre part, de la DGAC qui communique des données tirées notamment des bilans sociaux de la principale entreprise de transport aérien (Air France) et du principal gestionnaire d'aéroports (Aéroports de Paris)

III.1. Démographie des entreprises de transport aérien.

Evolution de la démographie des entreprises entre 1997 et 2004

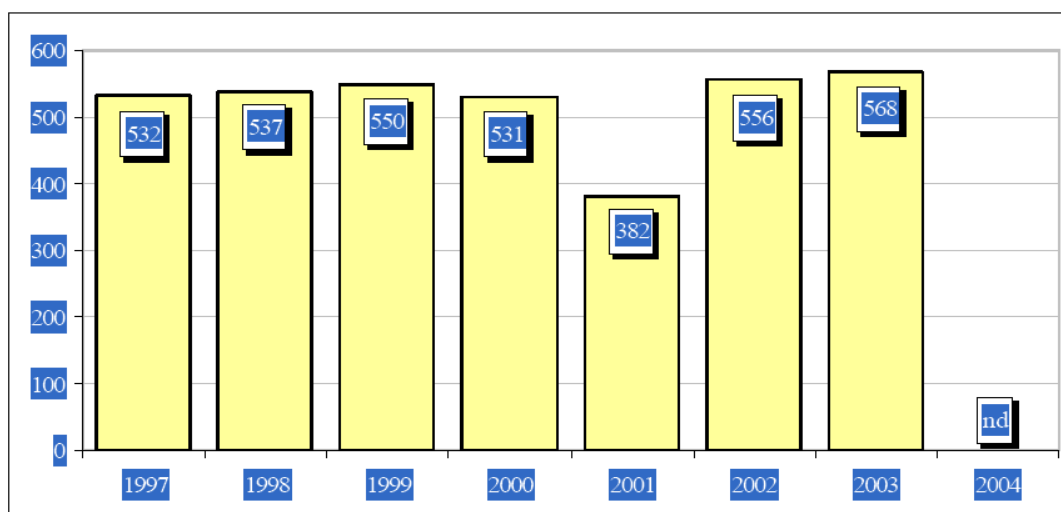
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<i>créations</i>	36	49	48	52	39	43	46	52
<i>défaillances</i>	11	6	7	10	15	11	19	18
<i>nombre</i>	532	537	550	531	382	556	568	nd

Source : DAEI – FNAM 2004

Notes concernant le tableau :

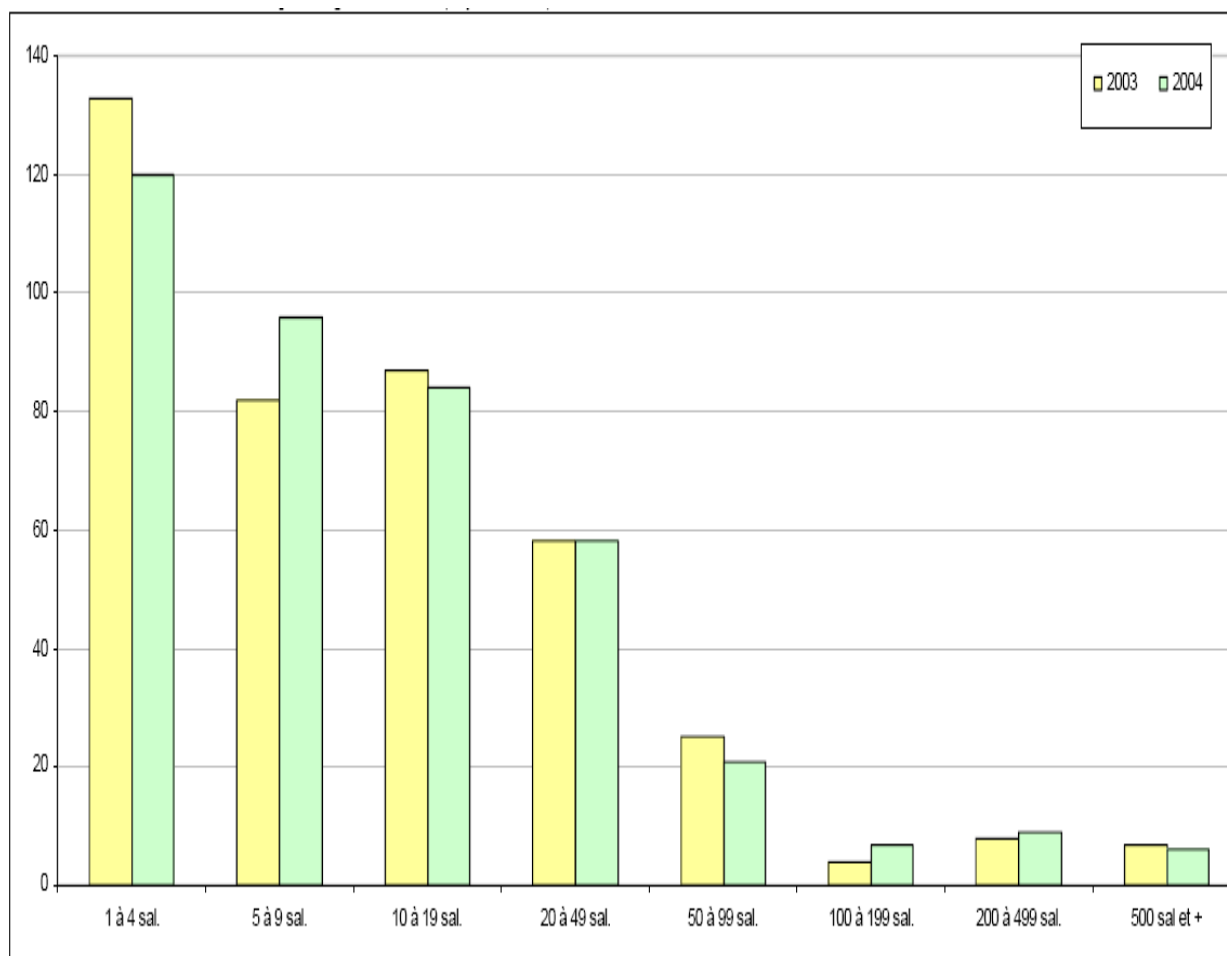
- ✓ Le champ couvert est l'ensemble des entreprises françaises (y compris DOM-TOM) dont l'activité principale relève des transports.
- ✓ Les créations d'entreprises sont issues du répertoire SIREN de l'INSEE et incluent les réactivations et les reprises. Le nombre d'entreprises issues du répertoire SIREN est comptabilisé en fin d'année.
- ✓ Le nombre de défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au BO d'annonces civiles et commerciales (Bodacc) pendant l'année considérée à la date du jugement.
- ✓ Le nombre d'entreprises au 31 décembre 2001 ne comprend pas les entreprises étrangères ayant des établissements en France.
- ✓ Changement du cadre de référence : les données se reportent à la fin de l'année N-1 et non plus sur janvier de l'année N.

Démographie des entreprises de transport aérien



Source : FNAM et DGAC

Evaluation du nombre d'établissements par catégories d'effectifs (sauf Air France)



Définition de la notion (déf. de l'UNEDIC)

L'établissement est une unité de production localisée géographiquement, individualisée mais dépendant juridiquement d'une entreprise.

L'établissement constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

Il est relativement homogène et son activité principale proche du produit.

année	1 à 4 sal.	5 à 9 sal.	10 à 19 sal.	20 à 49 sal.	50 à 99 sal.	100 à 199 sal.	200 à 499 sal.	500 sal et +	Total
2003	133	82	87	58	25	4	8	7	404
2004	120	96	84	58	21	7	9	6	401
Evolution 2003/04	-10%	17%	-3%	0%	-16%	75%	13%	-14%	-1%

Source : UNEDIC

NB : à partir de 2002, les données sur le nombre d'établissements ne comprennent plus les entreprises étrangères ayant des établissements en France

III.2. LES AEROPORTS DE PARIS (ADP)

Avec 75,3 millions de passagers locaux (passagers commerciaux hors transit direct) accueillis en 2004, la place aéroportuaire parisienne a connu une hausse d'activité de + 6,6 % par rapport à l'exercice antérieur.

La croissance du trafic international est forte :

- Le trafic du faisceau Union européenne progresse de + 5,9 %. Il a bénéficié de l'effet de l'élargissement à 10 pays de l'Europe de l'Est.
- Le faisceau « autre international » regroupant les autres zones géographiques s'est redressé en 2004 et est globalement en hausse de 10,7 % après plusieurs années marquées par des événements géopolitiques majeurs ou des crises sanitaires.
- Le trafic national est stable ; il a été affecté par les restructurations de l'offre qu'ont entraîné la liquidation d'AIR LIB et la concurrence du TGV.

Au cours de l'année 2005, on a enregistré 736 000 mouvements d'avions sur les plates-formes parisiennes, soit une hausse de 0.2 % par rapport à 2004, année elle même en hausse de 3.8 % par rapport à 2003.

En 2004, 169 compagnies représentant 83 nationalités ont enregistré plus de 100 mouvements supplémentaires d'avions dans l'année.

Au 31 décembre 2004, l'effectif total « Aéroports de Paris », comprenant les agents sous statut c'est à dire les agents permanents, temporaires ainsi que les agents en congé sans solde, atteignait 8 238 agents.

III.2.1. EVOLUTION DES EFFECTIFS D'AEROPORTS DE PARIS

Par catégorie professionnelle sur 3 années

Années	Cadres	Haute maîtrise	Maîtrise	Exécution principale	Exécution simple	Total
2002	983	1 764	2 970	2 142	237	8 096
2003	1 033	1 818	3 071	2 067	214	8 203
2004	1 154	1 866	3 039	1 968	211	8 238

Source bilan social d'ADP

Par secteur géographique

	276	Orly	Roissy CDG	Le Bourget	Autres terrains
effectifs	283	3 732	4 096	96	38

Source bilan social d'ADP

Le taux de féminisation est stable : il s'élève à 40 % pour l'année 2004. Il était de 40,3 % en 2003 et à 39,6 % en 2002.

Par tranche d'âge des différentes catégories professionnelles

(en 2004 et en %)

Catégories	Moins de 25 ans	De 25 ans à 49 ans	de 50 ans à 60 ans	plus de 60 ans
Cadres	1.0	66.6	28.5	3.9
Haute Maîtrise	0,5	69.0	29.4	1.1
Maîtrise	1.9	77.3	20.4	0.5
Exécution	7.3	81.1	11.2	0.4
Ensemble	2.9	74.9	21.1	1.1

Source bilan social d'ADP

« Aéroports de Paris » a embauché, en 2004, 893 personnes. Pour cette même année, le pourcentage des embauches d'agents de moins de 25 ans est de 38 %.

Le nombre de départs en 2004 s'élève à 858 agents. On compte 97 démissions, 32 licenciements, 509 agents en fin de contrat, 9 départs au cours de la période d'essai, 172 retraites volontaires, 31 retraites en régime normal et 8 décès.

III.2.2. LES REMUNERATIONS AEROPORTS DE PARIS

Depuis le début de l'année 2004, l'augmentation de la valeur de référence exprimée par rapport à la valeur atteinte au 31 décembre 2003, a été la suivante :

- + 1 % à compter du 1^{er} mars 2004
- + 1 % au 1^{er} octobre 2004

Niveau mensuel moyen des salaires nets par catégorie professionnelle et par sexe en 2004

(en euros)

Catégories	Hommes	Femmes	Ensemble
Cadres	4627	3967	4456
Haute Maîtrise	3004	2921	2982
Maîtrise	2378	2245	2332
Exécution	1998	1811	1918
Ensemble	2844	2460	2716

Source bilan social d'ADP

III.2.3. LA DUREE DU TRAVAIL

La durée annuelle théorique de travail a été de :

- 1 547 heures en 2001
- 1 540 heures en 2002
- 1 540 heures en 2003
- 1 568 heures en 2004

Depuis le 1^{er} février 2002, la durée hebdomadaire de travail est de 35 heures.

III.2.4. LE DIALOGUE SOCIAL EN 2004

En 2004, ont été conclu :

- un accord sur le droit syndical signé le 6 janvier 2004 par la CGC, l'UNSA et la CFTC ;
- un accord sur la NTIC signé le 27 janvier 2004 relatif à la mise à disposition aux institutions représentatives du personnel des nouvelles technologies d'information et de communication électroniques ;
- un accord salarial signé le 8 octobre 2004 (FO, CFTC, CFE/CGC, UNSA) ;
- un accord relatif au renouvellement et aux modalités de fonctionnement du plan d'épargne entreprise (PEE) signé le 17 décembre 2004 (CGC, UNSA, CFTC).

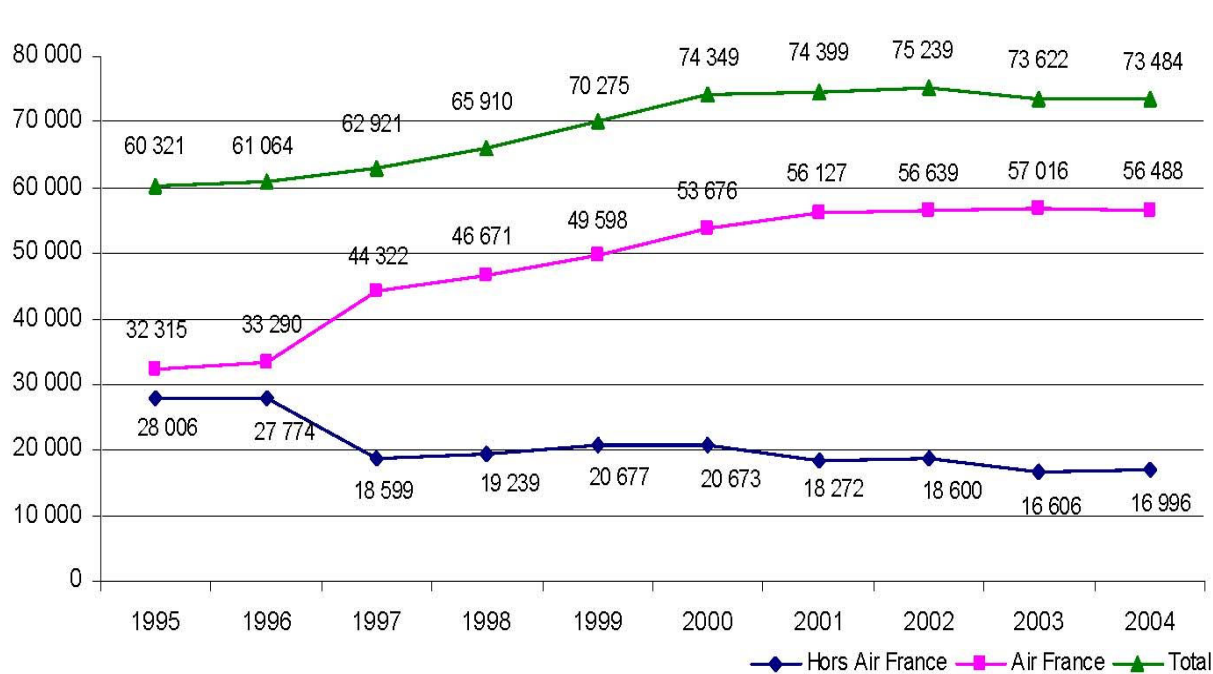
III.2.5. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

En 2004, ADP a consacré 6,22 % de sa masse salariale brute imposable à la formation professionnelle, soit un budget s'élevant à 18,3 millions d'euros pour 228 129 heures de formation.

III.3. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

Evolution des effectifs des compagnies aériennes de 1995 à 2004

En 2004, le secteur du transport aérien occupait en France 73 484 salariés.

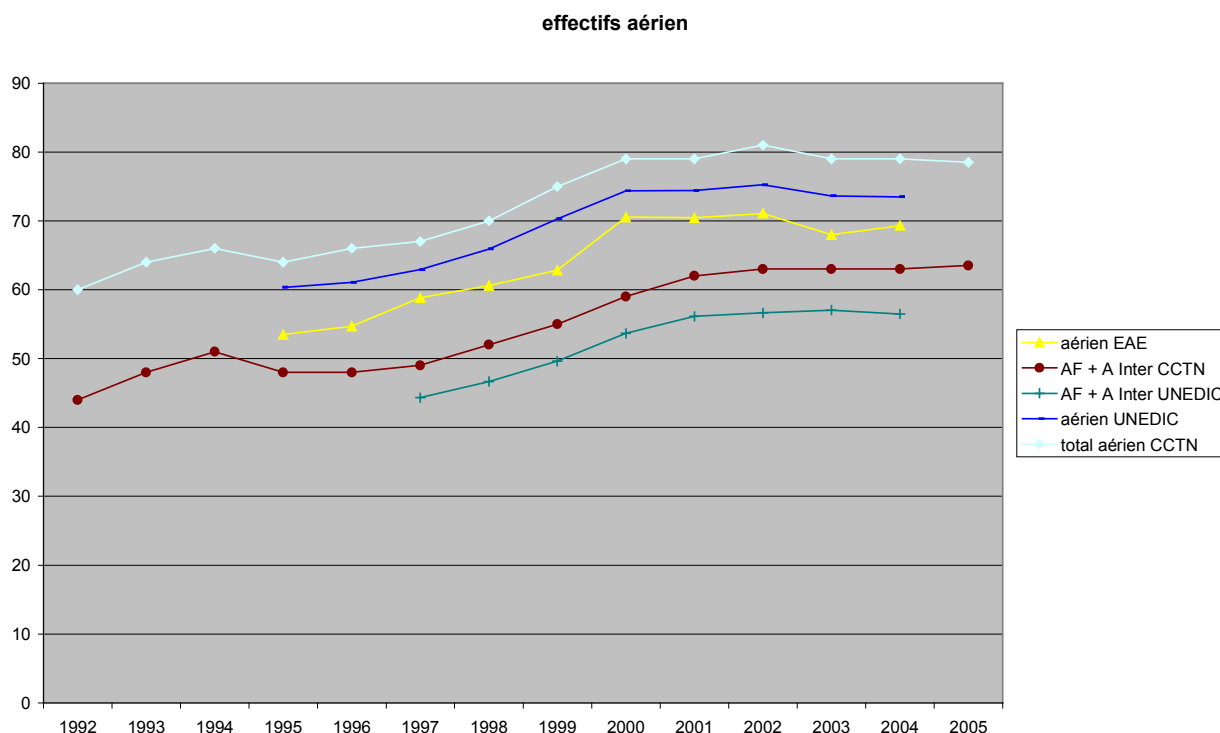


Source UNEDIC (code NAF 621 et 622 Z) et Air France

NB. Les données de l'année en cours, fournies par l'UNEDIC, sont provisoires et rectifiées l'année suivante.

L'année 1997 a été celle de l'intégration du personnel d'Air France Europe, ex Air Inter, dans les effectifs d'Air France

On donnera ci dessous pour mémoire les effectifs du transport aérien et du groupe Air France mesurés selon les diverses sources



Source : EAE – UNEDIC – CCTN – CNT

Evolution des effectifs en pourcentage

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Evolution (hors Air France)	-33%	3%	7%	0%	-12%	2%	-11%	2%	
Evolution Air France	33%	5%	6%	8%	5%	1%	1%	-1%	1.2%
Evolution totale	3%	5%	7%	6%	0%	1%	-2%	1%	-1.4%

Source UNEDIC et Air France

Dans l'ensemble du secteur aérien, l'emploi baisse de 1,4 % entre fin 2004 et fin 2005.

Toutefois, l'emploi du secteur est tiré par Air France qui représente 80 % des effectifs du secteur aérien et qui a enregistré, en 2005, une hausse de 1,2 % ce qui est la plus forte augmentation que l'entreprise ait connue depuis 2001.

Effectifs totaux des principales compagnies aériennes françaises au 31/12/2004

AVIONS				
Compagnies	2003	2004	2004	
			PN	PS
Air France	57 016	56 488	17 670	38 818
Corsair	1 851	1 899	1 225	674
Régional CAE	1 665	1 735	882	853
Brit Air	1 149	1 148	687	461
Air Tahiti Nui	593	752	456	296
CCm Airlines	600	649	257	392
Dassault Falcon Service	555	600	32	568
Air Austral	nc	569	64	196
Star Airlines	559	504	321	183
Air Calédonie International	295	400	166	234
Air Caraïbes	nc	368	102	266
Europe Airpost	293	331	86	245
Airlinair	170	259	202	57
Air Calédonie	229	230	32	198
Aigle Azur	174	228	nc	nc
Blue Line	53	112	81	31

Source : le rapport annuel de branche élaboré par la FNAM

HELICOPTERES				
Compagnies	2003	2004	2004	
			PN	PS
HLC/Helicap	45	41	26	15
Héli-Union	141	144	140	4
Proteus Helico	47	45	28	17
Hélicoptère/ Paris Hélicoptère	-	16	7	9

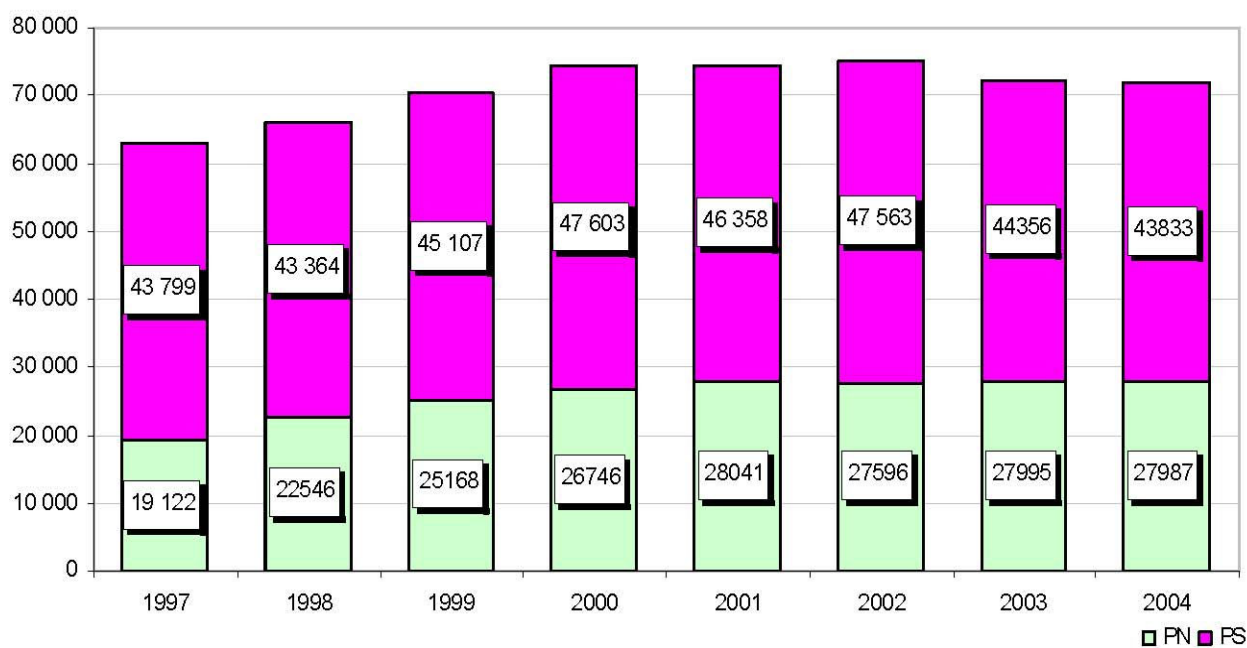
Source : les compagnies

Effectifs en France des compagnies étrangères en 2004

Compagnies	2003	2004
Federal Express	2 074	2 036
British Airways	459	425
Lufthansa	328	327
American Airlines	249	154
Alitalia	137	136
KLM	163	125
Japan Airlines	92	93
Iberia	91	79
Continental Airlines	87	75
Air Canada	73	52
TAP- Air Portugal	53	52
Singapore Airlines	51	46
All Nippon airways	43	43

Source : le rapport annuel de branche élaboré par la FNAM

Evolution de la répartition des effectifs entre personnels au sol (PS) et personnels navigants (PN)



Source : Air France et CRPN

Evolution	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	de 1996 à 2004
PS	2,6%	-1,0%	4,0%	5,5%	-2,6%	2,6%	-1,5%	-1,2%	2,2%
PN	4,0%	17,9%	11,6%	6,3%	4,8%	-1,6%	1,4%	0,0%	52,2%
TOTAL	3,0%	4,8%	6,6%	5,8%	0,1%	1,0%	-3,2%	-0,7%	17,6%

Source : Air France et CRPN

Age moyen du personnel navigant

2004	Age moyen
STEWARDS	36 ans et 2 mois
HOTESSES	34 ,ans et 10 mois
PNT TRANSPORT PUBLIC	43ans

Source : CRPN

La demande d'emploi chez le personnel navigant (toutes catégories)

	Décembre 2003	Décembre 2004
PNT	1 871	1 781
PNC	2 844	2 979

Source ANPE

L'effectif des demandeurs d'emploi de catégorie 1 est de 1458 PNT et 2218 PNC

III.4. Le groupe Air France

Le groupe Air France exerce principalement son activité dans le domaine du transport aérien régulier de passagers et de fret et, à travers ses filiales, dans des domaines complémentaires à ce dernier, notamment la maintenance aéronautique et l'assistance aéroportuaire.

L'activité de transports de passagers et de fret représente 94 % du chiffre d'affaires consolidé du groupe, la maintenance y contribue à hauteur de 4 % tandis que l'essentiel du chiffre d'affaires restant est généré par les prestations d'assistance au sol.

Le 31 mars 2005, à l'issue de l'exercice 2004/2005, le capital d'Air France était entièrement propriété du groupe Air France-KLM, lui-même détenu à cette même date à hauteur de 23,2 % par l'Etat, 11,7 % par les salariés de la société et 62,7 % par divers actionnaires.

En avril 2005, l'Etat a cédé une partie du capital aux salariés, réduisant sa participation à 18,6 % tandis que celle des salariés passait à 16,3 %.

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe Air France s'est élevé pour l'exercice clos le 31 mars 2005, à 13,2 milliards d'euros, en hausse de 6,9 % par rapport à l'exercice précédent.

Le résultat net consolidé de l'exercice 2004/2005 a atteint 93 milliards d'euros.

L'exercice 2004/2005 a été marqué par :

- ✓ la finalisation du rapprochement entre Air France et KLM avec la mise en place de la holding Air France-KLM;
- ✓ l'augmentation continue du prix du pétrole amenant Air France à la répercuter sur les billets vendus;
- ✓ l'effondrement du terminal E occupé par Air France à Paris-CDG, obligeant la compagnie à réorganiser son programme.

Au cours de l'année 2005, la compagnie a transporté 40,5 millions de passagers.

III.4.1. EMPLOI

Effectif total d'Air France au 31 décembre 2004

	Cadres	Maîtrise/ Techniciens	Agents	Total des personnels au sol	Personnel navigant technique	Personnel navigant commercial	Total des personnels de la compagnie
2002	7 789	17 739	13866	39 394	4134	13311	56 639
2003	7 875	18 271	13 144	39 290	4 154	13 572	57 016
2004	7 993	18 538	12 287	38 818	4187	13 483	56 488
%	0.98	0.98	-10.69	-10.12	0,34	-0.1	-1

Source bilan social d'Air France

Sur un effectif total de 56 488 salariés, le taux de féminisation dans la compagnie s'élève à 41,28 % en 2004.

Répartition par tranche d'âge au 31 décembre 2004

	Cadres	Agents d'encadrement et Techniciens	Employés	Personnel navigant technique	Personnel navigant commercial
Moins de 25 ans	35	137	1 208	130	93
de 25 à 34 ans	1 003	3 041	6 014	802	6 666
de 35 à 44 ans	2 337	6 332	2 711	1 375	4 581
de 45 à 54 ans	2 968	6 298	1 746	1 298	2 039
55 ans et plus	1 650	2 737	608	582	104

Informations 2004 obtenues auprès d'Air France – Source DGAC

III.4.2. DUREE DU TRAVAIL ET REMUNERATIONS

La durée du travail du personnel d'Air France est de 35 heures.

Pour le personnel navigant, la durée normale du travail est fixée à 75 heures de vol par mois, que l'on soit en court, moyen ou long courrier.

Niveau mensuel moyen des salaires bruts par catégorie professionnelle en 2004

Cadres	Agents d'encadrement/techniciens	Emplo yés	Commandants de bord	Officiers pilotes	Officiers mécaniciens	Personnel navigant technique	Personnel navigant commercial
4 183	2 541	1 929	14 778	9 029	10 184	11 649.5	2 421

Source bilan social d'Air France

III.4.3. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

En 2004, le montant du budget consacré à la formation continue a été de 194 657 121 euros, représentant 8,66 % de la masse salariale.

Cette même année, Air France a formé 258 apprentis à des diplômes des métiers de service (accueil, téléséjour, vente à distance...) ainsi qu'à des diplômes de la technique aéronautique (construction et maintenance aéronautiques)

Par ailleurs, en 2004, 76 salariés ont bénéficié d'un contrat de qualification.

III.4.4. LE DIALOGUE SOCIAL

La négociation collective menée à Air France en 2004 s'est concrétisée par la conclusion des accords suivants concernant d'une part, l'ensemble du personnel, d'autre part respectivement le personnel navigant commercial et le personnel navigant technique :

Ensemble du personnel :

- 27 février 2004 : protocole d'accord relatif à l'exercice du droit syndical (PS/PNC/PNT) signé par FO, FO cadres, la CFDT, la CFE-CGC, SNMSAC, le SNPNC et l'UNAC-CGC.
- 9 avril 2004 : protocole d'accord sur les mesures salariales 2004 (PS/PNC) signé par la CFTC et le SNMSAC.
- 30 septembre 2004 : avenant n° 3 relatif à l'accord d'intéressement du 26 septembre 2002 (PS/PNC/PNT) signé par la CFTC, FO, FO cadres, le SNOMAC, le SNPNC, l'UNAC/CGC, la CFE/CGC et la CFDT.

Personnel navigant commercial (PNC)

- 10 février 2004 : protocole d'accord complémentaire à l'indemnité de licenciement du personnel navigant commercial signé par la CFDT, la CFTC, FO, le SNPNC et l'UNAC.
- 10 février 2004 : protocole de service moyen-courrier CDL Europe (*) signé par FO, le SNPNC, et l'UNAC. * adhésion de la CFDT.
- 6 août 2004 : avenant à l'accord collectif du PNC du 23 décembre 2002 - chapitre A carrière PNC-3. Mobilité signé par la CFDT, la CFTC et l'UNAC.
- 6 août 2004 : avenant à l'accord collectif du PNC du 23 décembre 2002 – chapitre A carrière PNC-2A. Modalités d'accès à l'emploi de chef de cabine signé par la CFDT, la CFTC, l'UNAC et le SNPNC.

Personnel navigant technique

- 12 janvier 2004 : protocole d'accord relatif à la mise en œuvre des règles d'accèsion à la fonction CDB long-courrier selon la méthode Biseau signé par le SPAC et le SNPNC.
- 20 avril 2004 : protocole d'utilisation des PNT sur le réseau DEDICATE signé par le SNPL, le SPAC et ALTER.
- 9 juin 2004 : avenant à l'accord collectif PNT 2003-2005 signé par le SNPL, le SAPC, le SNOMAC et le SNPNC.
- 20 juillet 2004 : protocole de mise à disposition de PNT d'Air France à Aero Services signé par le SNPL et le SPAC.
- 27 septembre 2004 : avenant au chapitre 5 de l'accord collectif PNT 2003-2005 signé par le SNPL, le SAPC et le SNPNC.
- 20 décembre 2004 : accord cadre sur la filière spécifique de recrutement PNT « filiale régionale française » signé par le SNPL et le SAPC.
- 21 décembre 2004 : accord d'ajustement des règles de rémunération applicables aux PNT affectés aux Antilles signé par le SNPL et le SPAC.

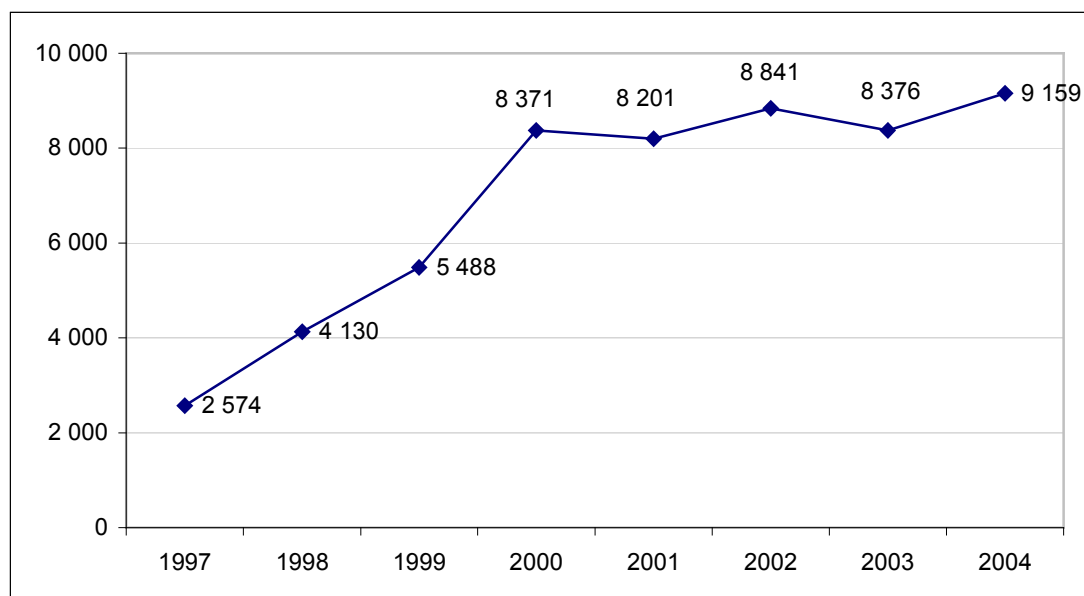
III.5. L'assistance en escale

Effectifs des entreprises de code NAF 632 E (hors ADP)

	2002	2003	2004	2004/2003
Services aéroportuaires : code 632 E (source : UNEDIC)	8 521	8 376	9 159	9,2%
Autres codes NAF	1 865	1 760	2122	20,6%
Assistance Service commissariat	7 164	7056	6785	-3,8%
TOTAL	17 550	17 192	18 066	5 %

Source : UNEDIC cité par le rapport de branche de la FNAM et son enquête auprès de 15 entreprises

Effectifs des entreprises de code NAF 632 E (hors ADP)



Source : UNEDIC cité par le rapport de branche de la FNAM et son enquête auprès de 15 entreprises

Pour mémoire : Codes NAF :

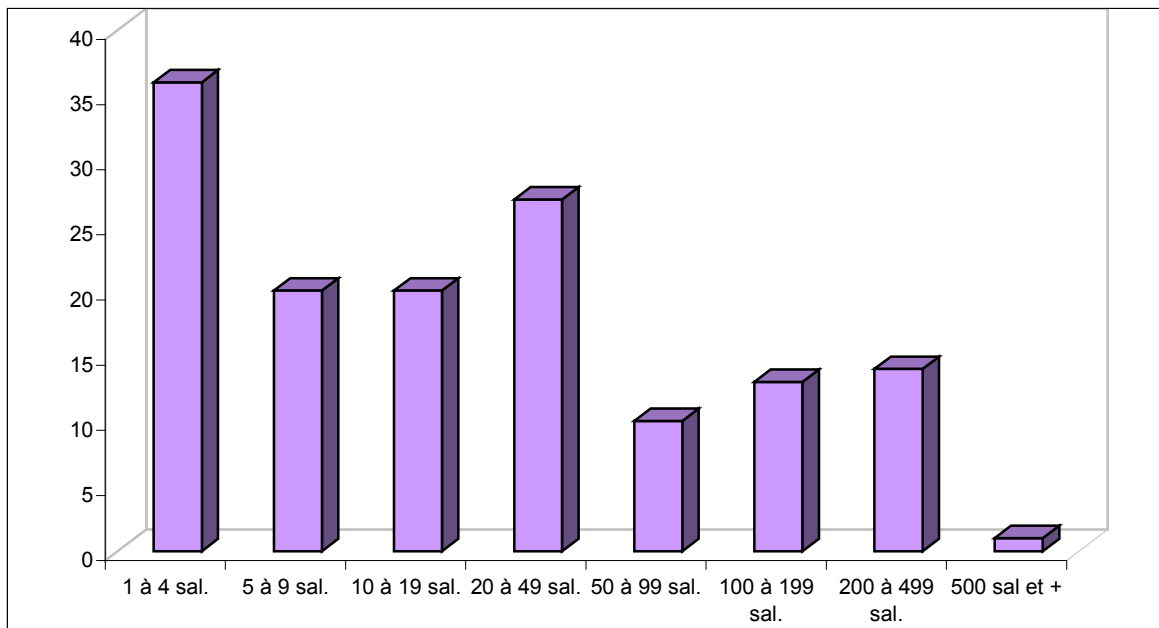
- 632 E : Services aéroportuaires
- 631 B : Manutention non portuaire
- 634 C : Organisation des transports internationaux
- 747 Z : Activité de nettoyage
- 742 C : Ingénierie, études techniques

Il convient de préciser que certaines compagnies aériennes ont, dans leurs effectifs, des personnels qui travaillent sur les métiers de l'assistance en escale pour leur propre compte.

A noter aussi que les gestionnaires d'aéroports ADP ont également une partie de leurs personnels qui assurent des activités d'assistance aéroportuaire.

Ces personnels ne sont pas répertoriés par le code NAF 632 E et n'apparaissent donc pas dans les données ci-dessus.

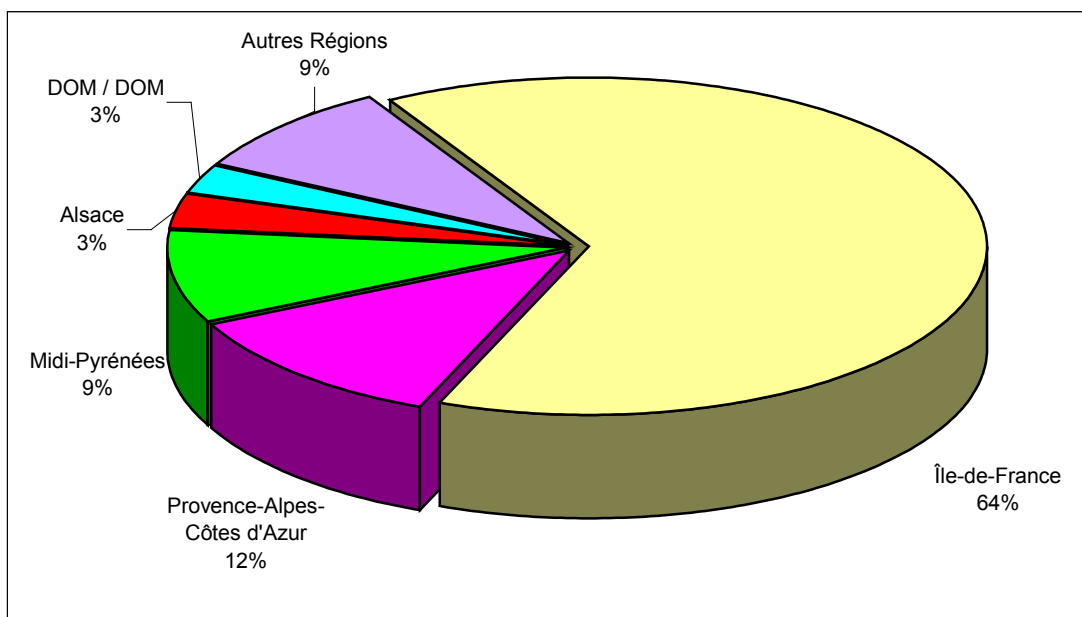
Etablissements 632 E par catégories d'effectifs en 2004



année	1 à 4 sal.	5 à 9 sal.	10 à 19 sal.	20 à 49 sal.	50 à 99 sal.	100 à 199 sal.	200 à 499 sal.	500 sal et +	Total
2003	31	17	19	24	15	12	11	1	130
2004	36	20	20	27	10	13	14	1	141

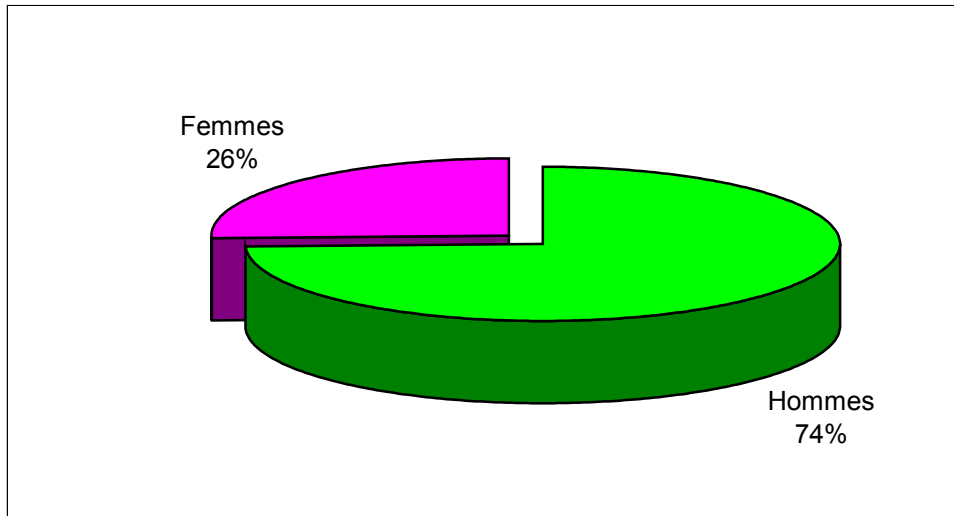
Source : UNEDIC cite par la FNAM dans le rapport de branche

Répartition des effectifs de l'assistance aéroportuaire (632 E) par région en 2004



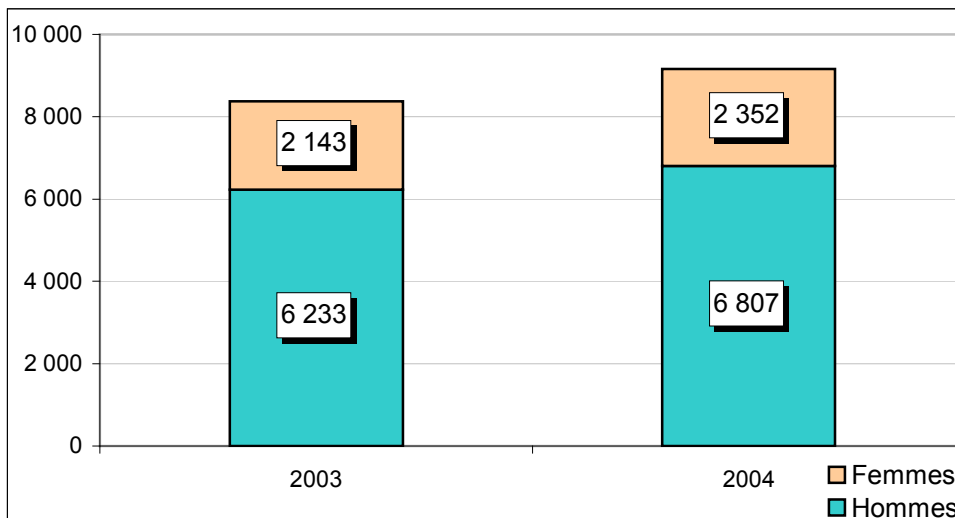
Source : UNEDIC cite par la FNAM dans le rapport de branche

Répartition de l'effectif 632 E par sexe



Source : UNEDIC

Evolution de la répartition



Source : UNEDIC

III.6. La formation

Les résultats suivants ont été fournis par ADAGIO, association ayant reçu mandat de l'OPCIB (organisme collecteur paritaire interbranche) pour collecter auprès des entreprises de la branche (transport et travail aériens, ADP, quelques aéroports de droit privé et les entreprises d'assistance en escale), les contributions au titre de l'alternance et pour financer les actions de formation. Il s'agit de données OPCIB qui ne concernent que les contrats instruits et gérés par l'association ADAGIO. Les entreprises ont en outre la faculté de recourir à d'autres OPCA, ou de traiter en interne leur plan de formation.

En 2004 le nombre de nouveaux contrats s'élevait à 85 pour les contrats de qualification « jeunes », à 4 pour les contrats de qualification « adultes » et à 37 pour les contrats d'adaptation soit un total de 149 nouveaux contrats conclu pour l'année 2004.

Les contrats ayant produit leurs effets en 2004, c'est à dire les nouveaux contrats et les contrats vivants au 31 décembre 2003, s'élève à 247 pour les contrats de qualification « jeunes », à 22 pour les contrats de qualification « adultes », à 117 pour les contrats d'adaptation et à 1 pour les contrats d'orientation, soit un total de 387 contrats.

En 2004, 17 de ces contrats ont été rompus soit un taux de rupture de 4,9 %.

Formations en Alternance

Transport et travail aériens – contrats d'adaptation

Contrats d'adaptation terminés entre le 01/01/2004 et le 31/12/2004

Nombre d'entreprises concernées : 7 Nombre de contrats concernés : 37

Filières	Pendant les contrats				Nombre d'heures moyennes de formation
	Nombre total de contrats	Type de contrat		Nombre de ruptures	
		CDD	CDI		
Métiers de la convention collective 3177					
Exploitation					
Commercial exploitation					
Fret					
Trafic/Opérations	2	1	1		240
Traitement du bagage / Ass Avion					
Divers exploitation	1	1			315
Commercial	15		15	3	200
Administrative	2	1	1	1	276
Maintenance					
Informatique et télécom					
Logistique divers	2	2			330
Métiers hors convention collective 3177					
PNC	11	11			336
PNT					
Métiers du statut ADP hors nomenclature CCNTAPS	4	4		1	200
Total	37	20	17	5	

issu du rapport de branche FNAM/source OPCIB

Transport et travail aériens – contrats de qualification

Contrats de qualification terminés entre le 01/01/2004 et le 31/12/2004

Nombre d'entreprises concernées : 31 Nombre de contrats concernés : 85

Filières	Pendant les contrats							
	Nombre total de contrats	Type de contrat				Nombre de rupture	Nombre d'heures moyennes de formation	Nombre de titres obtenus
		CDI	CDD					
Métiers de la convention collective 3177								
Exploitation								
Commercial exploitation								
Fret	1					1	1100	
Trafic/Opérations								
Traitement du bagage /Ass Avion	12		7			2	373	9
Divers exploitation								
Commercial	22	11				5	846	8
Administrative	19	2	6			2	745	9
Maintenance	5	1	1				1139	
Informatique et télécom	5		1			1	1196	
Logistique divers	3						1067	
Métiers hors convention collective 3177								
PNC								
PNT	14						1152	
Métiers du statut ADP hors nomenclature CCNTAPS	4					1	1066	
Total	85	14	15			12	1061	26

Source : rapport de branche FNAM/source OPCIB

Le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation est variable selon les compagnies. La moyenne pour 10 des compagnies françaises de transport aérien (ayant renseigné le questionnaire DGAC) s'élève à 7,20% et s'échelonne de 1,60%(HLC Hélico) à 19,69% (Régional).

L'apprentissage, même s'il joue un rôle plus réduit dans la formation professionnelle que la formation en alternance, est tout de même présent dans le milieu aéronautique. Les métiers auxquels sont formés les apprentis varient des métiers de service aux métiers de la technique aéronautique. On peut citer par exemple les métiers du secrétariat, agent de passage, agent de réservation, agent relation clientèle, ou encore des formations pour s'occuper de la maintenance aéronautique ou pour passer le baccalauréat professionnel aéronautique.

III.7. Négociation collective de branche

Personnel au sol du transport aérien (CCNTAPS)

Mise en place de l'accord national interprofessionnel (ANI) sur la formation professionnelle et la loi sur la formation professionnelle et le dialogue social : l'accord a été signé par les partenaires sociaux le 9 septembre 2004 et étendu le 31/07/2005.

Cet accord s'inscrit dans le cadre de l'accord interprofessionnel du 20 septembre 2003 et de la loi du 4 mai 2004.

Il vise à construire un dispositif de formation professionnelle adapté en prenant en compte les spécificités du transport aérien.

L'accord vise en particulier à répondre à six enjeux majeurs identifiés lors de nombreuses consultations auprès des managers et responsables de formation des entreprises de la branche :

- contribuer au maintien des salariés dans l'emploi en développant leurs compétences et en les préparant aux évolutions des normes techniques, des organisations, des technologies et des attentes des clients ;
- Favoriser le retour à l'emploi des salariés de la branche fragilisés, notamment à la suite de la disparition d'entreprises;
- Participer à l'amélioration de la sécurité, de la fiabilité et de la qualité de service dans les différentes activités du transport aérien ;
- Permettre une meilleure insertion des jeunes et des demandeurs d'emploi qui souhaitent rejoindre les entreprises du transport aérien ;
- Favoriser l'égalité professionnelle hommes-femmes dans l'accès à la formation professionnelle ;
- Concourir à la réalisation des projets et aux souhaits d'évolution professionnelle des salariés.

Il définit les publics, les actions prioritaires et les conditions d'accès aux fonds mutualisés :

- pour le contrat de professionnalisation ;
- pour la période de professionnalisation ;
- pour le droit individuel à la formation.

Il précise, afin d'optimiser l'utilisation des fonds mutualisés, les modalités de prise en charge par l'OPCIB, en fonction des types de formation et des niveaux de priorité de la branche.

Il crée le comité paritaire de pilotage de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications de l'aérien en précisant ses missions et ses modes de fonctionnement.

Source : le rapport de branche établi par la FNAM

Personnel navigants techniques des exploitants d'hélicoptères

L'année 2004 a compté 4 réunions de la commission nationale mixte de la convention collective nationale du personnel navigant technique des exploitants d'hélicoptères. Ces réunions ont essentiellement porté sur les conditions d'application de l'accord du 18 juillet 2003 portant création d'une annexe 2 à la CCN du PNT des exploitants d'hélicoptères relative au temps de travail et à la rémunération des PNT affectés aux opérations aériennes civiles d'urgence par hélicoptères.

B6. LE TRANSPORT MARITIME

I. LE MONDE ET L'EVOLUTION DE LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE

I.1. LA CONJONCTURE DU TRANSPORT MARITIME MONDIAL

En 2005, l'activité mondiale continue de bénéficier du développement de la Chine, qui prévoit un excédent de son commerce extérieur de 102 milliards de dollars, ainsi que du redémarrage de la production industrielle américaine et de l'accroissement des exportations japonaises. Le taux de croissance exceptionnel du PNB mondial enregistré en 2004 (5,1%), se maintient aux alentours de 4,3%. Les échanges commerciaux, tout en restant très actifs avec une croissance de 7%, sont cependant en baisse par rapport à 2004 (10%). 2005 reste une année très favorable pour le transport maritime, tant au niveau des taux de fret que des carnets de commande des chantiers de construction et de la valeur des navires sur le marché du neuf et de l'occasion. Les armateurs français profitent de ce contexte. Seul le secteur du transport de passagers connaît des difficultés. Les échanges sont en volume, la croissance en valeur.

Tendances générales				
	2003	2004	2005	2006
PNB mondial	4,0%	5,1%	4,3%	4,3%
Commerce mondial	5,4%	10,3%	7,0%	7,4%

FMI - Septembre 2005

On signalera cependant un net repli des taux de fret depuis la mi 2005, (dû à un développement important de la flotte, et à un nombre élevé de commandes de porte-conteneurs géants), puis une stabilisation en 2006, à un taux intermédiaire.

De nombreux pays ont enregistré une très forte augmentation de leurs besoins en pétrole brut et produits pétroliers : la Chine a connu en 2004 une hausse de plus de 20% de ses importations, le Brésil de près de 15% et l'Inde de 11% alors que la consommation de l'Europe a progressé de 6% et celle des Etats-Unis de plus de 3%.

I.2. ETAT DE LA FLOTTE MONDIALE

Au 1^{er} janvier 2005, la flotte mondiale, tous types de navires confondus, représentait 39 932 navires de plus de 300 tjb (en augmentation de 0,7% par rapport au 1/1/2004), soit un port en lourd total de 888 millions de tonnes (en augmentation de 5,7%). Sa configuration selon les segments est la suivante :

- pétroliers : 38 % du tonnage mondial
- vraquiers : 35 %
- les cargos : 11 %
- les porte-conteneurs : 11 %
- navires à passagers : 1 %.

Le registre Panama, qui représente 195 323 000 tonnes de port en lourd, est le premier registre mondial et dépasse largement ses suivants immédiats, le Libéria (83 773 000 tpl) et la Grèce (55 368 000 tpl). La France dispose quant à elle d'une capacité de 6 929 314 tpl

I.3. L'EVOLUTION DE LA FLOTTE MARCHANDE SOUS PAVILLON FRANÇAIS EN 2004

La flotte de commerce française, qui occupait encore le 10^{ème} rang mondial en tonnage au cours des années 70, figure aujourd'hui au 28^{ème} rang. Avec l'adhésion de dix nouveaux Etats membres, l'Europe devient la première puissance maritime mondiale, notamment grâce à l'entrée des flottes chypriotes et maltaises, tandis que la France occupe désormais le 8^{ème} rang des flottes européennes.

Le niveau de la flotte française s'est en fait stabilisé à partir de 1990, oscillant entre 205 et 215 navires pour une capacité d'emport comprise entre 6 et 7 millions de tonnes de port en lourd¹⁵. Au 1^{er} janvier 2006, la flotte de commerce sous pavillon français comptait **212 navires** de plus de 100 unités de jauge brute (inchangé par rapport à 2005) représentant une capacité de transport d'environ 7 millions de tonnes de port en lourd.

La répartition est la suivante :

- ✓ flotte pétrolière : 57 navires représentant 5 301 397 tpl
- ✓ flotte non pétrolière : 92 navires représentant 1 492 992 tpl
- ✓ flotte passagers : 63 navires représentant 134 925 tpl

Ventilée par registres d'immatriculation, la flotte française se décompose en 73 navires sous registre métropolitain, 93 navires sous registre des Terres australes et antarctiques françaises et 46 navires sous registres des départements et territoires d'Outre-Mer.

Le registre TAAF concerne plus de 75 % de la flotte pétrolière française.

On notera la création du nouveau registre RIF (Registre International Français), qui n'a eu que peu d'effet pour l'instant sur le niveau de la flotte sous pavillon français, en raison des incertitudes qui règnent sur le devenir du système de GIE fiscal, contesté par Bruxelles, mais facteur décisif pour le choix du pavillon français, et en attente des discussions en cours au Conseil Supérieur de la Marine Marchande, CSMM, dans l'espoir que l'International Trade Federation révisé sa position sur la nature du RIF, aujourd'hui qualifié par eux de pavillon de complaisance

Toutes catégories confondues, l'âge moyen de la flotte française s'établit à 8,6 ans au 1^{er} janvier 2005.

La flotte française demeure beaucoup plus récente que la flotte mondiale et européenne dont l'âge moyen est respectivement de 19,5 ans et de 16,4 ans.

Par classes d'âge, 30,4 % des navires de la flotte mondiale ont plus de 25 ans alors qu'il n'y en a que 16 % dans la flotte française.

¹⁵ Tpl : quantités de tonnes qu'un navire peut transporter
CNT – Rapport social 2004 – 2005 (février 2007)

Age moyen des navires

	Porte-conteneurs	Pétroliers	Navires à passagers
Flotte mondiale	11,5 ans	18,8 ans	21,1 ans
Flotte française	2,9 ans	8,9 ans	11,4 ans

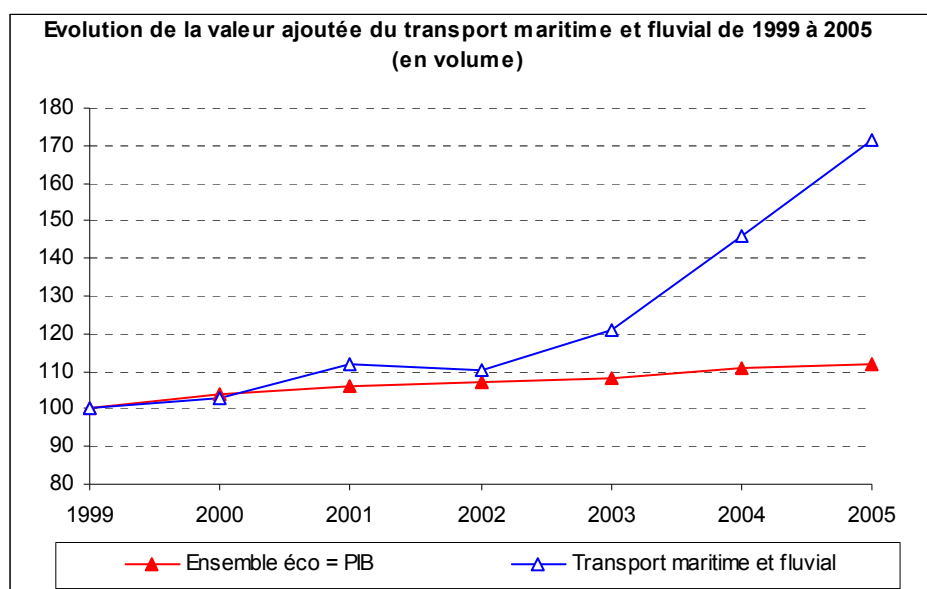
II. LE SECTEUR DE L'ARMEMENT FRANÇAIS

II.1. L'ACTIVITE DES PRINCIPAUX ARMEMENTS FRANÇAIS

Le transport maritime reste un mode de transport essentiel dans la mesure où nos approvisionnements en matières énergétiques, minerais et produits de base (73 % des importations) ont une provenance extra-européenne et où nos exportations (85 % en produits manufacturés) concernent de plus en plus de régions éloignées.

Selon les derniers chiffres disponibles (Cluster maritime novembre 2005), le chiffre d'affaires des armements français était estimé à 6,5 milliards d'euros avec des transports réalisés par les armements français représentant plus de 102 millions de tonnes.

On trouvera ci-dessous l'évolution de la valeur ajoutée du secteur :



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

II.2. CONCERNANT L'ACTIVITE PASSAGERS

L'évolution du trafic Transmanche est toujours orientée à la baisse. Malgré une légère progression à 37,7 millions de passagers en 2002, le marché est retombé à 35,9 millions de passagers en 2003 et à 35,7 millions en 2004. Le trafic passagers reste en baisse prononcée en

2005, avec 34,6 millions de passagers et une chute de 9,5% pour l'ensemble des ports de la Manche.

Le trafic des camions par contre poursuit sa progression avec 3,1 millions en 2001, 3,3 millions en 2002, 3,5 millions en 2003 et 3,6 millions en 2004. Il a atteint 3,65 millions d'unités en 2005.

Eurotunnel détient 39% du marché du détroit (19 millions de passagers au total) et 36 % du marché total des camions avec 1,31 million d'unités transportées (légère augmentation). En 2004, avec 7,3 millions de passagers transportés, Eurotunnel détenait 34,4% du marché du détroit et 36 % du marché total des camions transportés.

Le marché transmanche est marqué par une concurrence très forte qui s'oppose à une remontée significative des prix :

- ✓ la stratégie de P&O qui a fermé des lignes sur la Manche-Ouest et modifie le mode d'armement de ses navires sur Calais-Douvres pour accroître sa productivité ;
- ✓ la concurrence maritime « low cost » de Speed Ferries sur Boulogne-Douvres et de Norfolk qui développe son activité sur Dunkerque ;
- ✓ la concurrence de l'aérien « low-cost ».

Deux grands armements français sont présents sur le transmanche : Brittany ferries (7 navires) qui a transporté 2,7 millions de passagers en 2005 et SeaFrance (6 navires) qui en a transporté 3,2 millions. Les autres opérateurs sont P&O-Stena, Hoverspeed, Speed-ferries (opérateur passagers « low-cost » au départ de Boulogne), Transmanche-ferries, Norfolk line (filiale de Maersk).

En ce qui concerne la Corse, et, si on intègre le transport aérien, le nombre de passagers accueillis en 2005 à l'entrée et à la sortie dans les ports et aéroports de la Corse, sur lignes régulières et charters, progresse très légèrement de 0,8 % par rapport à 2004. Avec 5 940 200 passagers transportés, la Corse retrouve un niveau de trafics proche de celui des années 2000/2001. Cette légère augmentation, faisant suite à la diminution importante enregistrée en 2004 et succédant à un cycle de sept années de croissance, bénéficie au transport maritime avec une augmentation de +1,3% et au transport aérien avec une progression de +1,6 % entre le continent français et la Corse.

Les trois compagnies présentes sur les lignes maritimes entre le continent français et la Corse ont ainsi transporté **3 619 800 passagers en 2005** : la SNCM a transporté 764 100 passagers (972 703 en 2004), la CMN 195 647 passagers (213 639 en 2004), Corsica Ferries 1 360 000 passagers (1 076 436 en 2003).

En ce qui concerne le fret, les trafics poursuivent une progression amorcée en 1995. Après une croissance de 2,7% en 2004, le marché du fret à destination de la Corse a cru de 1,2 % en 2005 malgré les conflits sociaux qui ont perturbé les trafics à l'automne 2005. Il est assuré pour l'essentiel conjointement par la SNCM et la CMN depuis le port de Marseille dans le cadre de la délégation de service public corse, mais aussi de plus en plus par la compagnie Corsica-ferries au départ de Toulon dont la part de marché s'est établie à 23% en 2005.

II.3. CONCERNANT LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Le transport conteneurisé est dominé par CMA CGM : Après le rachat de Bolloré par CMA CGM, le groupe ainsi constitué est devenu le 3^{ème} armateur mondial pour le transport conteneurisé.

L'activité de l'armement français pour le transport de vrac sec est principalement le fait de **Louis Dreyfus Armement (LDA)** et de **Setaf-Saget** (filiale du groupe Bourbon).

Le transport d'hydrocarbures est un secteur spécifique centré autour des deux activités que sont le transport de pétrole brut et celui des produits pétroliers.

La présence sous pavillon français de VLCC ("Very Large Crude Carrier") tient à la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier qui fait peser sur les raffineurs l'obligation de disposer, sous pavillon français, d'une capacité de transport correspondant à 5,5 % du volume total de pétrole brut qu'ils importent. Pour remplir leurs obligations, ils affrètent 19 navires qui sont exploités par les sociétés **Euronav**, **The Green Tankers**, **V.Ships tankers France**, **Viken France** et **Socatra**.

Les principaux armements transportant des produits pétroliers (**Socatra**, **Fouquet-Sacop**, **Pétromarine**...) qui totalisent une soixantaine de navires, transportent annuellement 10 Mt de marchandises, majoritairement entre ports français. De son côté, l'armement **Broström Tankers**, filiale française d'un groupe suédois, dispose sous pavillon français d'une flotte conséquente et récente (10 navires).

Bourbon Maritime, première compagnie française de remorquage portuaire, a continué son développement dans le secteur de l'offshore à travers sa filiale **Surf** et les filiales de cette dernière (Avant passage au RIF, BOURBON totalisait une centaine de navires sous TAAF (101 au 1^{er} janvier 2006). Mais aucun des navires Bourbon n'est pris en compte dans le décompte de la flotte de commerce française, qui fixe les critères suivants : navires de plus de 100 JB affectés au transport de passagers ou de marchandises au long cours ou au cabotage hors flotte de travaux et services auxiliaires).

S'agissant du transport de voitures, la seule société du secteur est l'**United European Car Carriers (UECC)**, filiale d'un groupe norvégéo-japonais, qui exploite 4 navires sous pavillon français (TAFF)

III. L'ACTIVITE DES PORTS METROPOLITAINS.

L'année 2005 marque la quatrième année consécutive de progression des tonnages traités dans les ports métropolitains avec une augmentation de 2,1 %.

Les sorties progressent particulièrement (+3,9 %) alors que les entrées connaissent un léger tassement (+1,3 %).

Les vracs liquides, qui représentent près de la moitié des tonnes traitées dans les ports, contribuent fortement à la croissance avec une progression de 4,6 %.

A l'inverse, les autres types de marchandises sont plutôt en stagnation, voire en recul.

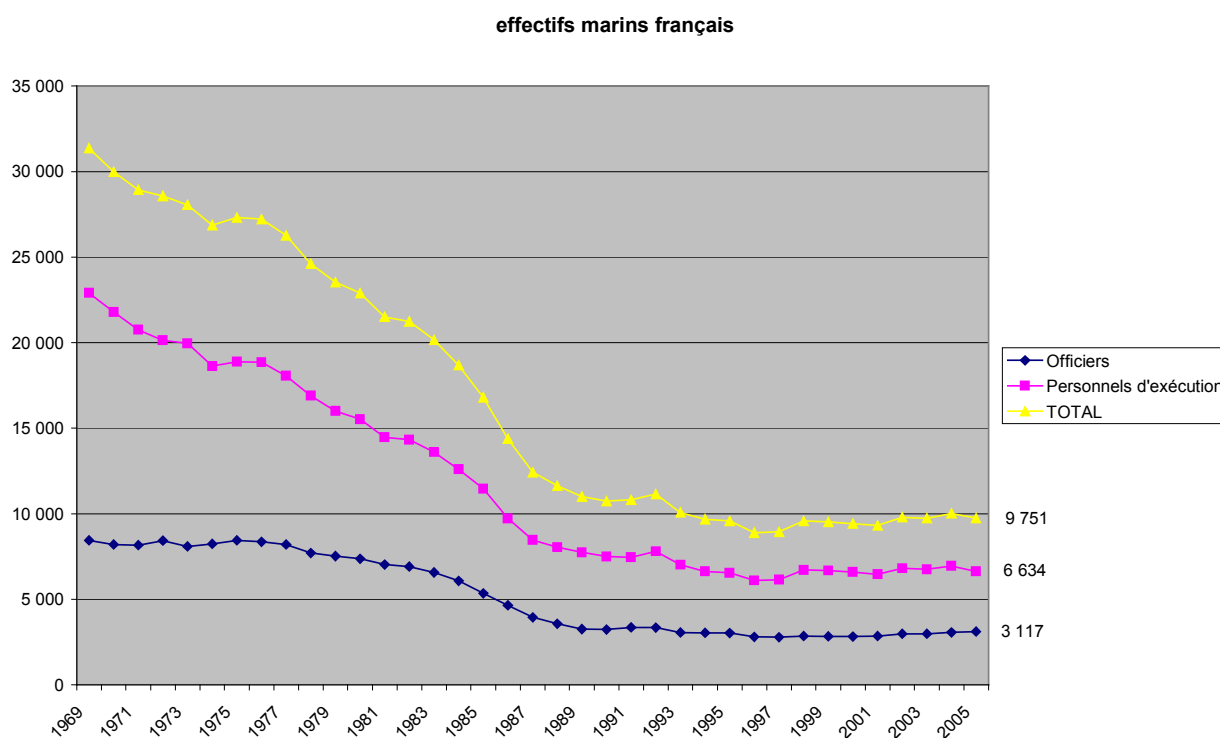
Ces chiffres méritent cependant d'être comparés aux évolutions des autres ports européens.

IV. L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT MARITIME

Source : direction des affaires maritimes

IV.1. LES DONNEES GENERALES SUR L'EMPLOI

L'évolution de l'emploi des marins français accompagne à l'évidence l'évolution du pavillon français dont la chute n'a été infléchiée et enrayée qu'à la fin des années 80. On ne constate une « résistance » du pavillon français que depuis 1996 : le système des « quirats » puis du GIE fiscal n'y est bien sûr pas étranger.



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

L'analyse précise de l'emploi maritime au commerce porte sur l'évolution depuis 1998 et sur la situation au 31 décembre de l'année 2005.

IV.2. LES ENQUETES DU BUREAU DE LA FORMATION ET DE L'EMPLOI MARITIME

Les études réalisées par le bureau de la formation et de l'emploi maritimes de la direction des affaires maritimes portent chaque année sur les effectifs de marins constatés au 31 décembre.

Elles sont menées à partir d'un questionnaire adressé directement à trente entreprises armant des navires sous pavillon français, représentant environ 75 % de l'emploi des secteurs d'activité étudiés. Ces entreprises constituent, avec les associations professionnelles de sociétés de remorquage et de lamanage et les services portuaires, le panel de l'enquête. Le champ de l'enquête concerne les secteurs suivants : lignes régulières, transport de passagers, transport à la demande, transport pétrolier, cabotage, services technologiques et activités portuaires.

Par contre, le pilotage, le micro-cabotage et une partie de l'offshore ne sont pas intégrés au panel de référence.

Cette série de données sur l'emploi court depuis 1997, permettant de suivre dans le temps un même et large effectif de marins.

La création du registre international français et le suivi des emplois français prévu par la loi obligeront à mettre en œuvre avant 2007 une nouvelle méthodologie de recueil des données.

IV.3. ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE 1998 A 2005

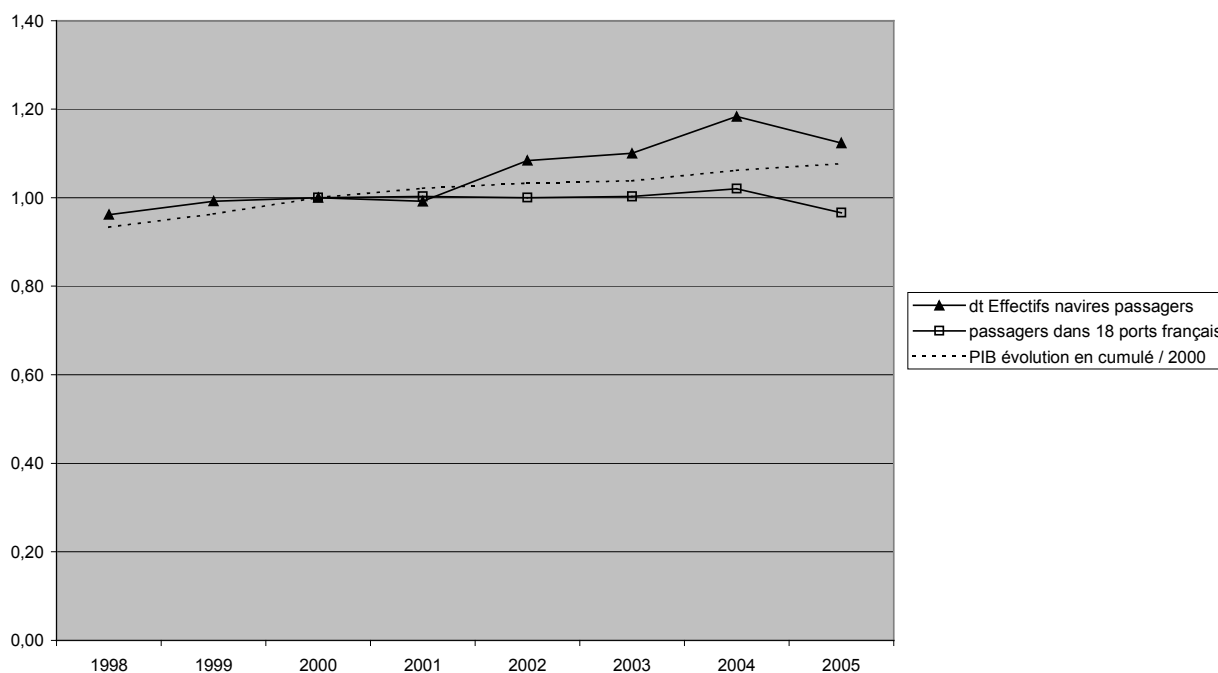
Comme montré ci dessus, la baisse continue de l'emploi que le commerce maritime a connue pendant plus de quarante ans s'est infléchi en 1990 et une légère reprise apparaît dès 1996. Depuis 1998, grâce aux gains des années 2002 et 2004 et une quasi-stabilité de l'emploi sur le reste de la période avant 2005, le solde d'effectifs est resté positif (+ 172 marins soit un gain de 1,8 % sur sept ans).

Ce résultat est lié notamment au développement de deux secteurs :

- **le transport de passagers** qui, avec plus de 656 marins (+ 17 %) présente le meilleur solde absolu sur la période malgré une année à la baisse (- 241 en 2005) pour la première fois depuis 2001 ;

La courbe des effectifs suit approximativement, après un « recalage » en 2002, celle du trafic passagers

Effectifs marins navires à passager et trafics passagers



Source : INSEE – CCTN 2005 – SESP – CNT

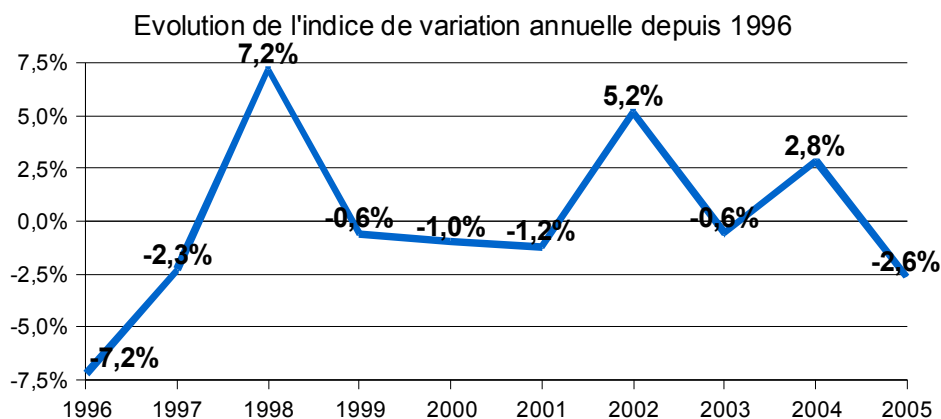
- **le transport à la demande** qui double ses effectifs (+ 530 marins) avec encore près de 7 % de croissance en 2005.

Les lignes régulières et le transport pétrolier, seuls autres secteurs dont l'emploi a progressé en 2005, connaissent un solde négatif (respectivement - 132 et - 151) après avoir alterné les bonnes et les mauvaises performances depuis 1998.

Au global sur le fret opérant sur le marché mondial, l'analyse montre cependant une forme de « décrochage » du pavillon français et donc des effectifs de marins français sur les navires effectuant des transports de fret à l'international par rapport à la croissance des échanges commerciaux mondiaux.

Enfin, les trois autres secteurs n'ont connu sur la période qu'une ou deux années de croissance et présentent de ce fait les plus fortes détériorations : - 151 pour le cabotage qui a perdu ainsi la moitié de ses navigants, - 283 pour le secteur des services dont l'emploi n'a cessé de décliner depuis 2000 et - 297 pour les activités portuaires qui n'auront connu qu'une seule année de répit (2003) dans une période de baisse continue de leurs effectifs.

Au global l'évolution des effectifs est la suivante :

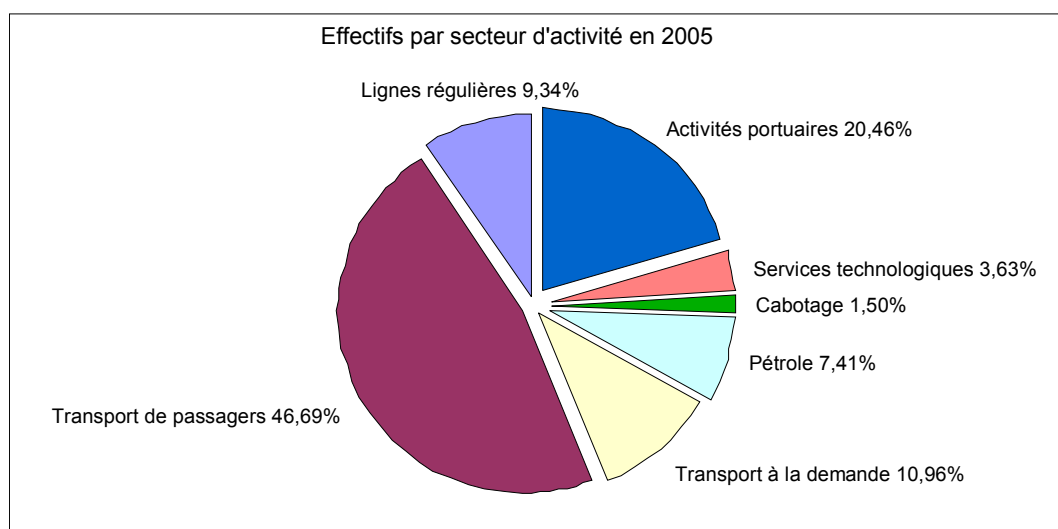


Source : DAM, Direction des Affaires Maritimes

IV.4. SITUATION DE L'EMPLOI AU 31 DECEMBRE 2005.

L'enquête enregistre à la fin de l'année 2005 une diminution (- 265 soit - 2,6 %) du nombre de navigants au commerce puisqu'elle recense 9 751 marins français ou communautaires (contre 10 016 en 2004) dont 3 117 officiers et 6 634 personnels d'exécution.

Le transport de passagers et les activités portuaires représentent plus des deux-tiers des emplois au commerce (67,2 %).



Source : DAM, Direction des Affaires Maritimes

Avec 4 553 marins, le transport de passagers n'est pas loin de compter la moitié des emplois du commerce maritime largement devant les autres secteurs. Viennent ensuite les activités portuaires où exerce un marin sur cinq (1 996 marins)

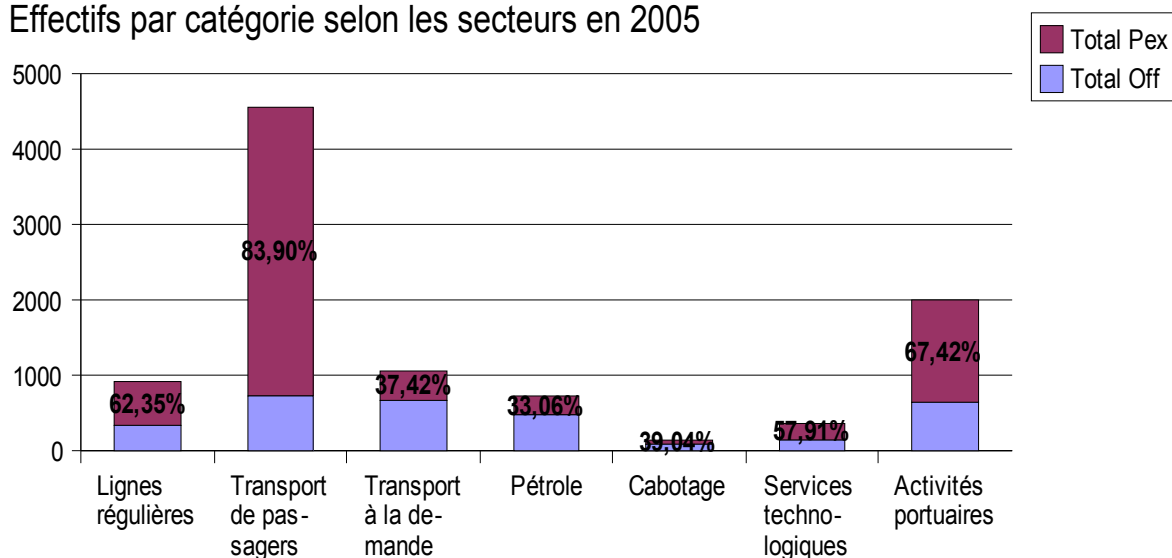
Répartition des effectifs de marins par secteur d'activité en 2005

SECTEUR	OFF.	% Off.	PEX	% Pex	TOTAL	Poids du secteur	
Lignes régulières	343	37,7%	568	62,3%	911	100,0%	9,3%
Transport de passagers	733	16,1%	3 820	83,9%	4 553	100,0%	46,7%
Transport à la demande	669	62,6%	400	37,4%	1 069	100,0%	11,0%
Pétrole	484	66,9%	239	33,1%	723	100,0%	7,4%
Cabotage	89	61,0%	57	39,0%	146	100,0%	1,5%
Services technologiques	149	42,1%	205	57,9%	354	100,0%	3,6%
Activités portuaires	650	32,6%	1 345	67,4%	1 995	100,0%	20,5%
Total	3 117	32,0%	6 634	68,0%	9 751	100,0%	100,0%

Source : DAM, Direction des Affaires Maritimes

Le personnel d'exécution représente 68 % des effectifs mais cette proportion varie fortement selon les secteurs d'activité.

Effectifs par catégorie selon les secteurs en 2005



Source : DAM, Direction des Affaires Maritimes

La part du personnel d'exécution est très élevée au transport de passagers où elle se monte à 3 820 (soit 84 % de l'emploi de ce secteur) pour 733 officiers.

Dans les services technologiques, (205 marins soit 58 %) et les activités portuaires (1 345 marins soit 67 %) la proportion de personnel d'exécution reste dans la moyenne générale.

Cette catégorie est également largement majoritaire dans le secteur des lignes régulières (568 marins soit 62 %)

Par contre, dans les autres secteurs, concernés par le registre des TAAF, qui emploient donc de la main-d'œuvre étrangère, les officiers constituent la catégorie la plus nombreuse parmi l'effectif français :

- ✓ 61 % au cabotage (89 sur 146)
- ✓ 63 % au transport à la demande (669 sur 1 069)
- ✓ 67 % au transport pétrolier (484 sur 723)

Stabilité de l'emploi

Le taux d'emploi à durée limitée (10,8 %) est inférieur à la moyenne nationale de l'économie française (13,6 % en 2005 – source INSEE), comme durant les années précédentes en dehors de 2003.

Depuis 1998, la structure de l'emploi s'est globalement renforcée avec une baisse du nombre de contrats à durée déterminée (- 243) dans cinq secteurs sur sept. Le mouvement concerne notamment les personnels d'exécution (+ 3 % de CDI et - 27 % de CDD) et les secteurs du transport de passagers (+ 826 CDI) et du transport à la demande (+ 511 CDI)

Le nombre d'emplois permanents d'officiers a également augmenté dans ces deux secteurs et a diminué dans les autres (+ 10% au total en sept ans)

Le cabotage, les services et les activités portuaires sont les secteurs touchés par une diminution des emplois permanents, notamment en 2004 et 2005.

Enfin, contrairement aux années précédentes, la proportion de contrats à durée déterminée est plus forte en 2005 chez les officiers (11,5 %) que chez les marins d'équipage (10,5 %)

Répartition des effectifs de marins en CDD par secteur en 2004

SECTEUR	Officiers			Pex			TOTAL		
	Off. CDD	Total Off.	% CDD	Pex CDD	Total Pex	% CDD	CDD	Total Off. + Pex	% CDD
Lignes régulières	22	343	6,4%	52	568	9,2%	74	911	8,1%
Transport de passagers	127	733	17,3%	523	3 820	13,7%	650	4 553	14,3%
Transport à la demande	37	669	5,5%	21	400	5,3%	58	1 069	5,4%
Pétrole	84	484	17,4%	27	239	11,3%	111	723	15,4%
Cabotage	7	89	7,9%	2	57	3,5%	9	146	6,2%
Services technologiques	23	149	15,4%	17	205	8,3%	40	354	11,3%
Activités portuaires	60	650	9,2%	53	1 345	3,9%	113	1 995	5,7%
Total	360	3 117	11,5%	695	6 634	10,5%	1 055	9 751	10,8%

Source : DAM, Direction des Affaires Maritimes

Evolution de la répartition des effectifs de marins par registre d'immatriculation

Evolution de 1997 à 2005		Métropole		TAAF			Autres registres			Tous registres		
		Effectif global	Etrangers	Effectif global	Etrangers		Effectif global	Etrangers		Effectif global	Etrangers	
1997	OFF.	1 815		1 118	182	16,3%	202	159	78,7%	3 135	341	10,9%
	P.E.	5 526		1 640	1 032	62,9%	305	295	96,7%	7 471	1 327	17,8%
	Total	7 341		2 758	1 214	44,0%	507	454	89,5%	10 606	1 668	15,7%
1998	OFF.	1 681		1 323	207	15,6%	293	233	79,5%	3 297	440	13,3%
	P.E.	5 889		1 662	912	54,9%	520	437	84,0%	8 071	1 349	16,7%
	Total	7 570		2 985	1 119	37,5%	813	670	82,4%	11 368	1 789	15,7%
1999	OFF.	1 676		1 253	202	16,1%	351	239	68,1%	3 280	441	13,4%
	P.E.	5 753		1 628	889	54,6%	603	412	68,3%	7 984	1 301	16,3%
	Total	7 429		2 881	1 091	37,9%	954	651	68,2%	11 264	1 742	15,5%
2000	OFF.	1 640		1 254	223	17,8%	387	225	58,1%	3 281	448	13,7%
	P.E.	5 700		1 706	1 006	59,0%	591	396	67,0%	7 997	1 402	17,5%
	Total	7 340		2 960	1 229	41,5%	978	621	63,5%	11 278	1 850	16,4%
2001	OFF.	1 676		1 225	200	16,3%	369	219	59,3%	3 270	419	12,8%
	P.E.	5 593		1 703	1 009	59,2%	578	401	69,4%	7 874	1 410	17,9%
	Total	7 269		2 928	1 209	41,3%	947	620	65,5%	11 144	1 829	16,4%
2002	OFF.	1 690		1 358	214	15,8%	344	197	57,3%	3 392	411	12,1%
	P.E.	5 963		1 856	1 171	63,1%	633	465	73,5%	8 452	1 636	19,4%
	Total	7 653		3 214	1 385	43,1%	977	662	67,8%	11 844	2 047	17,3%
2003	OFF.	1 709		1 337	198	14,8%	365	230	63,0%	3 411	428	12,5%
	P.E.	5 933		1 741	1 126	64,7%	627	418	66,7%	8 301	1 544	18,6%
	Total	7 642		3 078	1 324	43,0%	992	648	65,3%	11 712	1 972	16,8%
2004	OFF.	1 684		1 564	259	16,6%	316	235	74,4%	3 564	494	13,9%
	P.E.	5 914		2 265	1 393	61,5%	557	397	71,3%	8 736	1 790	20,5%
	Total	7 598		3 829	1 652	43,1%	873	632	72,4%	12 300	2 284	18,6%
2005	OFF.	1 694	2	1 746	343	19,6%	241	219	90,9%	3 681	564	15,3%
	P.E.	5 784	94	2 430	1 486	61,2%	336	336	100,0%	8 550	1 916	22,4%
	Total	7 478	96	4 176	1 829	43,8%	577	555	96,2%	12 231	2 480	20,3%

Source : DAM Autres registres = Mata-Utu et registres étrangers (Bahamas, St Vincent, etc.)

Le nombre de marins français sous pavillons étrangers a diminué du fait :

- ✓ d'une erreur de réponse de P&O Ferries qui a comptabilisé en 2005 ses 41 marins français au registre Métropole au lieu de celui de GB ;
- ✓ des mouvements de navires des sociétés suivantes à partir de 2003 : CMA-CGM, Delmas et Socatra.

Nous constatons, sur les deux dernières années, une augmentation des effectifs au registre des TAAF au dépend des autres registres. Cette évolution pourrait être liée à la création du RIF (registre international français), hypothèse qu'il faudra vérifier dans les années à venir.

Plus précisément, l'effectif des marins français embarqués sur les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), globalement stable depuis 1998, a connu une forte augmentation en deux ans : + 24 % en 2004 et + 8 % en 2005, leur nombre passant de 1 754 à 2 347 marins français¹⁶.

Parallèlement, en un an 123 marins français ont disparu du registre de Mata-Utu et leur nombre sous pavillons étrangers est passé de 118 à 22.

¹⁶ Les 1 754 marins sont la différence en 2003 du total 3 078 et du nombre de marins étrangers 1 652. Les 2 347 marins français sont aussi la différence en 2005 entre l'effectif global 4 176 et les 1 829 marins étrangers.

Cette évolution touche les deux catégories de personnel et les deux types d'emploi. La part des marins navigant au registre des TAAF passe ainsi de 18 % à 24 % de l'effectif français. Au total, depuis 1997, l'emploi maritime au registre des TAAF a progressé de 52 % (+ 803 marins essentiellement recrutés en CDI).

IV.5. LES MARINS ETRANGERS DANS LA FLOTTE MARCHANDE FRANÇAISE

La situation de l'emploi des marins étrangers au commerce

Au 31 décembre 2005, l'enquête dénombre 2 480 marins étrangers pour 9 751 marins français, soit 20,3 % (contre 18,6 % fin 2004 où ils étaient 2 284 pour 10 016 marins français). Tous registres confondus, on compte parmi eux 564 officiers (soit 23 % de l'encadrement) et 1 916 personnels d'exécution (soit 77 % du personnel d'exécution)

Part des marins étrangers par secteurs

2005 SECTEURS	total Off étrangers %			total PE étrangers %			Off. + PE étrangers %		
	Lignes régulières	611	268	44%	1 102	534	48%	1 713	802
Transport à passagers	753	20	3%	3 909	89	2%	4 662	109	2%
Transports à la demande	759	90	12%	1 133	733	65%	1 892	823	43%
Pétrole	643	159	25%	655	416	64%	1 298	575	44%
Cabotage	116	27	23%	131	74	56%	247	101	41%
Services	149	0	0%	275	70	25%	424	70	17%
Activités portuaires	650	0	0%	1 345	0	0%	1 995	0	0%
TOTAL	3 681	564	15%	8 550	1 916	22%	12 231	2 480	20%

Source : DGMT / DAM

Le registre des TAAF regroupe près des trois-quarts (74 %) des marins étrangers au commerce.

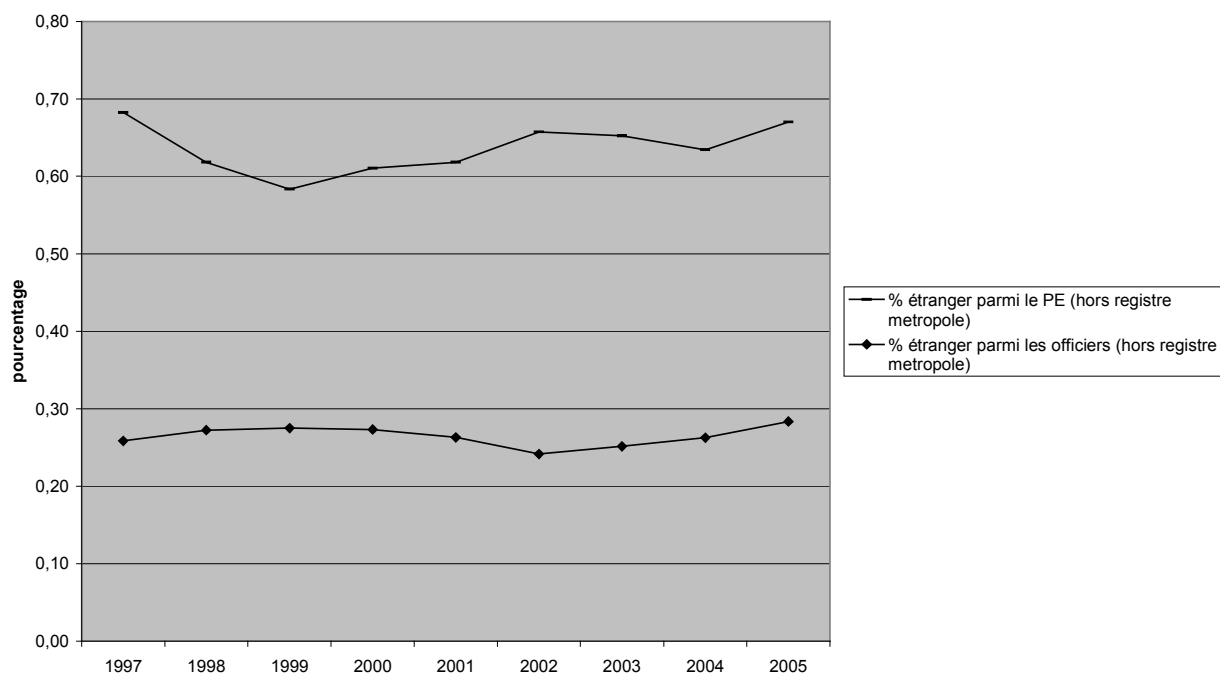
Le nombre de marins étrangers navigant au registre des TAAF a connu, comme celui des marins français, un fort accroissement en 2004 (1 652 marins soit + 24,8 %), poursuivi en 2005 (+ 10,7 %) où ils sont 1 829 dont 343 officiers et 1 486 personnels d'exécution. Cette croissance est due aux entrées en flotte sous pavillon TAAF, au mouvement de repli de l'emploi du registre de Mata-Utu (0 en 2005) vers le registre des TAAF et à une augmentation du recours à la main d'œuvre étrangère.

Si l'on observe en effet les effectifs des navires de fret confrontés à la concurrence internationale (pétrole, lignes régulières et transport à la demande), on note un maintien relatif sur moyenne période de la proportion de marins français dans le transport de fret (conséquence bien entendu de la pratique d'emploi de 35% de marins français ou communautaires sur le pavillon « TAAF ») et une certaine dérive sur les dernières années.

La pratique des armateurs reste éloignée de ces seuils puisque les marins étrangers employés sous le registre TAAF représentent 43 % des effectifs.

Cette pratique s'explique notamment par le souci de maintenir les qualités des prestations, la sécurité, les niveaux de compétence et les ententes à bord.

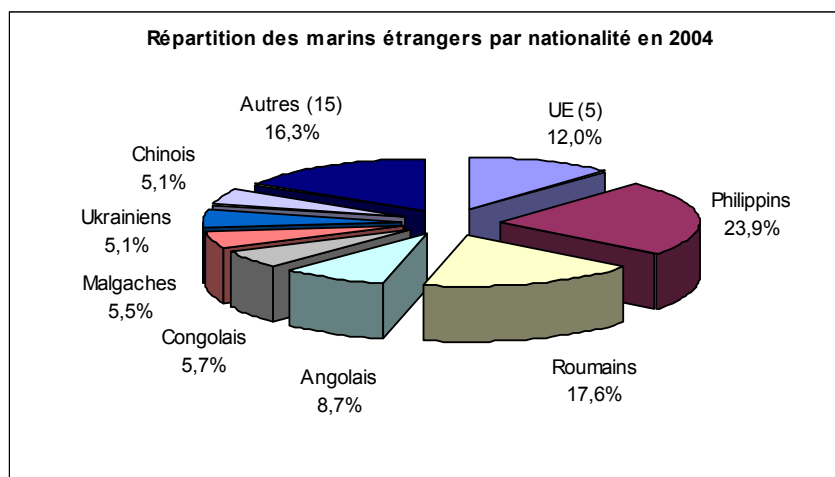
marins étrangers dans le transport de marchandise sous pavillon français



Source : CCTN 2005 – SESP – CNT

Les autres marins étrangers se répartissent principalement entre deux registres tiers : Bahamas et Panama.

2004 - Origines	Nb	%
UE (5)	273	12,0%
Philippines	547	23,9%
Roumains	403	17,6%
Angolais	199	8,7%
Congolais	130	5,7%
Malgaches	125	5,5%
Ukrainiens	117	5,1%
Chinois	117	5,1%
Autres (15)	373	16,3%
TOTAL 2004	2284	100%



Les nationalités (données 2004)

L'Afrique (depuis 1999), l'Europe Centrale et orientale (depuis 2000) et, à un moindre degré, la Chine (depuis 2002) ont vu leurs effectifs de navigants croître au sein des armements français au détriment des marins originaires des Philippines dont le nombre décroît depuis 2000 ; ceux-ci ne représentent plus qu'un peu moins du quart des marins étrangers employés au commerce. Les

ressortissants des pays de l'Europe centrale et orientale représentent près de 40 % de l'effectif des navigants étrangers.

Nationalité	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Philippins	692	683	768	806	633	652	522	547
Roumains	179	153	157	133	228	215	276	403
Polonais	209	308	230	195	179	178	271	242
Angolais	16	20	20	55	120	165	152	199
Congolais	65	65	65	80	98	110	132	130
Malgaches	128	102	125	182	98	50	51	125
Ukrainiens	0	92	49	78	38	210	107	117
Chinois	0	0	0	0	2	0	94	117
Bulgares	88	75	49	37	152	104	101	79
Croates	106	81	95	93	61	120	34	43
UE (à 15)	47	56	46	41	39	76	22	31
Autres	138	154	138	150	181	167	210	251
	1 668	1 789	1 742	1 850	1 829	2 047	1972	2 284

IV.6. LES CESSATIONS D'ACTIVITE (données 2004)

Après une forte progression observée depuis 2001, le nombre de départs enregistré en 2004 s'est stabilisé pour le personnel d'exécution (- 22) et s'est nettement infléchi chez les officiers (- 79). Les démissions (27,1 %), les départs à la retraite (26,6 %) et les licenciements économiques (19,6 %) viennent largement en tête des causes de cessation d'activité en 2004.

IV.7. LE CHOMAGE DES MARINS DU COMMERCE au 31 décembre 2005

Stable de 1999 à 2002, le nombre moyen de demandeurs d'emploi est fortement reparti à la hausse depuis trois ans : + 16 % en 2003, + 19,6 % en 2004 et + 3,6 % en 2005.

Le chômage des marins du commerce a retrouvé ainsi un niveau très proche de 1995, plus mauvaise année de la série. Depuis cette date en effet, s'il a bien diminué de moitié chez les officiers, il n'en a pas été de même pour les marins d'équipage dont le taux de demandeurs d'emploi est passé de 563 à 639.

Parallèlement la part du chômage de longue durée (supérieure à un an), en baisse continue depuis 1998, est remontée de 3,7 % en 2003 à 7,8 % en 2004 et se maintient en 2005 à ce niveau.

Marins disponibles	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Officiers	210	171	119	114	109	129	89	88	111	139	117
Equipage	563	461	466	507	374	355	418	416	476	581	639
Plaisance	88	109	102	107	84	98	66	73	80	77	71
TOTAL	861	741	687	727	567	582	573	577	667	797	827

IV.8. LA POLITIQUE DE L'EMPLOI MARITIME

La France, comme les autres pays de l'Union européenne, a du mal à tirer parti d'une croissance continue du trafic mondial depuis vingt ans. Elle a vu diminuer ses parts du marché mondial et doit affronter des difficultés croissantes en matière de recrutement.

En effet, l'attractivité des métiers de navigant est en nette régression, alors même que le vieillissement de la population des officiers va poser un vrai problème de relève.

Par ailleurs, la France a également participé activement aux travaux préparatoires sur l'emploi maritime lancés par la présidence britannique en vue du Conseil des transports du 5 décembre 2005.

Cette situation a conduit l'administration à entreprendre en 2002 une profonde réforme du système de formation, en cours d'achèvement en 2006.

Elle repose sur cinq mesures principales : généralisation de la validation des acquis de l'expérience (VAE) ; modularisation de l'enseignement ; restauration d'une véritable filière professionnelle ; développement de l'apprentissage et de la formation en alternance ; création de baccalauréats professionnels.

D'autres pistes restent à explorer : mise en place sur Internet d'un portail maritime européen, promotion sociale des personnels d'exécution, coopération entre secteurs maritimes et industries para-maritimes (clusters), mise en place d'un observatoire des métiers et des qualifications, élargissement du rôle de la commission nationale paritaire de l'emploi (CNPE), amélioration des conditions de vie et de travail des navigants...

B7. LES REMONTEES MECANIQUES

Source : syndicat national des exploitants de remontées mécaniques – commission des téléphériques.

Avvertissement : Les données chiffrées relatives à l'emploi reposent sur des bases nouvelles, différentes de celles prises en compte pour la rédaction des précédents rapports, puisque celles-ci sont issues d'une enquête réalisée par le SNTF auprès de ses adhérents courant 2005 avec pour base de référence la saison d'hiver 2004-2005.

Il n'est donc pas possible de mesurer l'évolution des effectifs par rapport aux années précédentes.

I. L'EMPLOI

Effectif salarié de l'hiver 2004-2005 (source SNTF)

Les exploitants de remontées mécaniques et de domaines skiables adhérents du SNTF ont employé pendant l'hiver 2004-2005 environ 18 000 salariés dont 80 % sont des saisonniers. Ces derniers sont répartis dans les deux grandes filières d'exploitation, celle des remontées mécaniques d'une part, et celle des pistes d'autre part, principalement durant la saison d'hiver.

A priori, le niveau de l'emploi est resté globalement stable par rapport aux deux dernières années.

Effectif salarié par niveau de qualification

Ouvriers	67 %
Employés	23 %
Techniciens et agents de maîtrise	7 %
Ingénieurs et cadres	3 %

Emploi permanent / saisonnier

Catégories	permanents	Saisonniers
Ouvriers	10 %	90 %
Employés	12 %	88 %
Techniciens et agents de maîtrise	78 %	22 %
Ingénieurs et cadres	97 %	3 %

Age des salariés

	Hommes	Femmes
Moins de 25 ans	20 %	22 %
De 25 à 34 ans	30 %	28 %
De 35 à 44 ans	27 %	27 %
De 44 à 55 ans	18 %	18 %
Plus de 55 ans	5 %	5 %
Total	100 %	100 %

Taux de féminisation

	Femmes
Ouvrières saisonnières	20 %
Ouvrières permanentes	4 %
Employées saisonnières	64 %
Employées permanentes	62 %
Techniciennes et agents de maîtrise	21 %
Ingénieurs et cadres	16 %
Total	26 %

II. LA FORMATION

Tout au long de l'année 2005, les partenaires sociaux ont analysé point par point les nouvelles dispositions de la loi de 2004 portant réforme de la formation professionnelle.

Parallèlement à cet important chantier, les relations avec les AGEFOS-PME, chargées de la collecte des fonds, a été poursuivi notamment dans le cadre de la Section paritaire professionnelle de branche.

Cette SPP permet de traiter de l'appui et des conseils que les AGEFOS doivent apporter aux entreprises sur le terrain ainsi que de la gestion financière de la formation au sein de la branche.

Un Comité technique formation a en outre été créé afin d'accompagner ces évolutions et répondre aux besoins purement techniques en matière de formation.

III. LES SALAIRES

Les salaires effectifs moyens

Le tableau ci-après indique les salaires moyens mensuels ; Il s'agit de rémunérations moyennes brutes toutes primes confondues (période d'enquête : premier semestre 2005) :

Coefficient	Salaire mensuel	Salaire conventionnel Sans ancienneté au 01/12/04
125	1 294,61 €	1 200,19 €
131	1 358,42 €	1 229,28 €
136	1 450,62 €	1 252,58 €
143	1 513,79 €	1 285,35 €
148	1 534,50 €	1 308,51 €
159	1 630,35 €	1 358,08 €
170	1 719,69 €	1 406,38 €
179	1 748,55 €	1 444,69 €

Source : SNTF

L'évolution des salaires minima professionnels

Par rapport aux grilles de décembre 2004, les salaires minimaux ont été revalorisés au 1^{er} juin 2005 de 1 % à tous les coefficients et ce , pour l'ensemble des grilles conventionnelles.

En outre, en novembre 2005, les nouveaux avenants sur les salaires ont visé à opérer l'harmonisation des grilles de rémunération 169 heures et 151,67 heures sur une période de trois ans.

Revalorisation des indemnités et primes au 1^{er} décembre 2005

Indemnité de panier	5,47 €
Indemnité d'équipement	
-skis et bâtons	35,57 €
-chaussures	15,09 €
Prime de langue étrangère	44,93 €
Prime d'artificier	28,33 €

Source : SNTF

IV. LE DIALOGUE SOCIAL

Durant la période 2004-2005, les partenaires sociaux ont principalement conduit des négociations dans deux domaines particulièrement importants : la modernisation des classifications et la prévoyance.

Modernisation de la convention collective nationale

Au cours de l'année 2005, les travaux de modernisation des classifications de la convention collective, engagés en 2003, ont suivi leur cours.

L'ouverture des négociations sur la modernisation des classifications a été soutenue par l'expertise du centre inter institutionnel de bilan de compétence (GIBC), appuyée par un financement de l'Etat. Tout au long de l'année, de nombreuses réunions de travail ont permis de préparer un projet permettant à la fois d'intégrer les nouveaux métiers et la nécessité de prendre en compte les compétences des salariés ainsi que les caractéristiques liées à l'environnement, à l'appareil et au poste.

Le positionnement des métiers dans une nouvelle grille de classification s'organiserait notamment en trois domaines d'activité :

- ✓ domaine exploitation - remontées mécaniques ;
- ✓ domaine exploitation - pistes ;
- ✓ domaine administratif et services généraux.

Malgré l'ampleur des enjeux et les difficultés techniques du dossier ,on peut penser qu'un accord pourrait être trouvé en 2006

Mise en place d'un régime de prévoyance conventionnel

La commission mixte paritaire de mai 2004 a donné lieu à la signature d'une déclaration d'intention montrant la volonté des partenaires sociaux de mettre en place un régime de prévoyance au niveau de la branche.

Le 18 mai 2005 un accord de branche « prévoyance » a pu être signé entre le SNTF et trois des quatre organisations syndicales de salariés (CFDT – CFTC et FO). Par cet accord, tous les salariés de la branche (permanents et saisonniers) se voient attribuer un régime de prévoyance couvrant le risque décès et invalidité (3^{ème} catégorie) De plus, le maintien des garanties du régime est automatique et gratuit pendant une période de 12 mois après le terme d'un contrat dans la branche professionnelle. Cette disposition intéresse tout particulièrement le personnel saisonnier. L'ensemble de ces garanties a été négocié pour un taux global des cotisations de 0,35 % réparti pour moitié à la charge des employeurs et pour moitié à la charge des employés. La mise en conformité des entreprises de la branche doit être effective au plus tard au 1^{er} janvier 2006.

V. LA SECURITE ET LA SANTE AU TRAVAIL

Les statistiques

CNAMTS - Prévention des risques professionnels			
Statistiques d'accidents du travail de 2004(1)			
Téléphériques, remontées mécaniques			
CTN C Risque 60.2C A (2)			
Année	2002	2003	2004
Salariés (3)	7882	8168	7702
Accidents du travail avec arrêt	672	720	715
Durée moyenne de l'arrêt de travail	58	59	60
Taux de fréquence (4)	56,8	59,2	61,9
Taux de gravité (5)	3,3	3,5	3,7
Accidents du travail avec incapacité permanente partielle (parmi les accidents avec arrêt)	67	71	91
Accidents mortels (année de survenance)	2	1	1

Source : CNAMTS

- (1) survenus sur les sites d'exploitation, le réseau routier (hors accidents de trajet), liés à l'activité exercée.
- (2) Comité technique national C : transports, eau, gaz, électricité, livre, communication.
Certaines exploitations font partie du comité technique national H : activités de service I sous le code risque Administrations locales 751 AA, qui regroupe des salariés effectuant des activités très diverses : aides maternelles, surveillants de piscine, services administratifs...
- (3) somme des salariés comptant à l'effectif le dernier jour ouvré de chaque trimestre civil divisé par 4.
- (4) Taux de fréquence = $\frac{\text{nombre d'AT avec arrêt} \times 1\,000\,000}{\text{nombre d'heures travaillées}}$
- (5) Taux de gravité = $\frac{\text{nombre de journées de travail perdues} \times 1\,000}{\text{Nombre d'heures travaillées}}$

Sur les trois années :

- ✓ Le taux de fréquence est en augmentation ;
- ✓ Le taux de gravité, le nombre d'accidents avec incapacité permanente partielle et la durée moyenne d'un arrêt de travail sont en augmentation.

Ces trois indicateurs confirment donc que la gravité des accidents est en augmentation.

Sur 2004, les principales circonstances d'accidents se répartissent de la manière suivante :

- ✓ Chutes de plain-pied : 32,7 %
- ✓ Chutes à skis : 31,4 %
- ✓ Manipulations d'objets : 13,2 %
- ✓ Chutes avec dénivellation : 5,5 %

Ces quatre circonstances d'accidents totalisent à elles seules 82,8 % des jours d'arrêt de travail.

Le décès mentionné en 2004 concerne un pisteur secouriste. Il est à noter que deux autres décès de pisteurs secouristes sont survenus cette même année dans des collectivités locales.

Il n'y a pas de décès lié aux remontées mécaniques sur cette année.

Les actions en matière de prévention des risques professionnels sur l'exercice 2004-2005

Des groupes de travail ont été mis en place au sein du SNTF, regroupant des exploitants particulièrement impliqués, des représentants de la CRAM, de l'inspection du travail des transports, des services de santé au travail et de bureaux conseils.

Nous pouvons notamment signaler les réalisations suivantes :

- ✓ Suivi des accidents du travail de la profession ;
Il permettra à une entreprise de saisir en ligne, sur le site intranet du SNTF ses déclarations d'accident du travail, de trajet ou de maladie professionnelle.
Le SNTF voit dans ce projet un élément déterminant en matière de statistiques, de prévention et d'information dans le domaine de la sécurité et de la santé au travail.
- ✓ Utilisation des engins de damage ;
Même si assez peu d'accidents ont été dénombrés, l'enquête a permis de mettre en lumière que 80 % des accidents avaient un lien avec le train de chenilles.
Cette meilleure connaissance de l'accidentologie va permettre de travailler avec les constructeurs sur la conception des machines.
- ✓ Rédaction d'un référentiel pour l'utilisation des EPI¹⁷ dans le cadre du travail en hauteur.

¹⁷ EPI : équipements de protection individuelle.
CNT – Rapport social 2004 – 2005 (février 2007)

C. UNE APPROCHE TRANSVERSALE

C.1. LA REPRESENTATION DU PERSONNEL ET LE DIALOGUE SOCIAL

I. LES INSTITUTIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL

Selon le bilan 2005 de l'IGTT, dans l'ensemble des entreprises relevant du contrôle des services, sur 3 087 entreprises ou établissements assujettis au comité d'entreprise, 2 758 en sont dotés ; 7 290 sont pourvus de délégués du personnel sur 11 687 assujettis. Enfin, on compte 3 055 CHSCT sur 3 535 entreprises concernées.

INSTITUTIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL

Branches d'activité	CHSCT nombre d'entreprises ou d'établissements			Délégués du personnel nombre d'entreprises ou d'établissements			Comités d'entreprises nombre d'entreprises ou d'établissements		
	Assujettis	Dotés	Carence	Assujettis	Dotés	Carence	Assujettis	Dotés	Carence
T R M 602L-602M- 602N-602P- 634A-634B- 634C-641C-746Z	1788	1470	203	8273	4627	2363	1857	1651	135
T R V 602 B - 602G	313	256	28	1140	803	209	324	300	8
T U (y compris RATP) 602A	135	133	2	258	236	12	122	119	1
Activité portuaire et NI 611A-612Z- 632C	18	18	0	32	23	3	14	12	2
Transp ferroviaire (6) dont 601Z	493	497	0	457	453	0	39	39	0
Emprise ferroviaire (7)	64	53	6	178	99	23	60	50	3
TA (y compris Air France) 621Z - 622Z	109	98	3	243	192	19	101	90	2
Remontées méc. 602C	57	55	3	102	94	7	53	52	0
Site aéroportuaire (8)	247	191	8	487	359	50	228	193	1
Divers (9) dont 632A - 900B	311	284	9	517	404	56	289	252	10
TOTAL	3535	3055	262	11687	7290	2742	3087	2758	162

Nota : les entreprises ou établissements dans lesquels une délégation unique du personnel a été élue étant dotée à la fois de DP et d'un CE

il convient de les prendre compte pour chacune de ces institutions

Source : IGTT

Les élections aux comités d'entreprises en 2004

(source : données DARES – Premières synthèses n° 08.3, février 2006-11-24)

Participation et résultats dans la branche des transports

	Nombre d'inscrits	Participation		CFDT		CFE-CGC		CFTC	
	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004
Transport	409 276	69,5	70,9	18,4	12,7	2,2	2,3	5,6	6,2
Ensemble	2 956 803	64,7	65,7	22,2	20,0	5,7	6,1	5,5	6,1

	Nombre d'inscrits	Participation		CGT		CGT-FO		Autres syndicats		Non syndiqués	
	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004	2002	2004
Transport	409 276	69,5	70,9	33,3	35,8	9,9	9,6	23,6	25,5	7,1	7,9
Ensemble	2 956 803	64,7	65,7	24,4	24,5	12,4	12,6	8,1	8,3	21,7	22,4

Participation : en % des inscrits

Résultats : en % des suffrages exprimés

II. LA CONCERTATION DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Le rapport annuel d'activité de l'inspection générale du travail des transports fournit, chaque année, des données relatives aux négociations annuelles obligatoires menées dans les entreprises et établissements placés sous le contrôle des services.

Il serait souhaitable que ces données puissent être mises en parallèle avec la représentation syndicale dans les entreprises.

La mise en place d'un nouveau système d'information appelé « ACONITT » développé par l'inspection générale du travail des transports pourrait permettre de disposer d'éléments complémentaires d'information dès 2006.

**NEGOCIATION ANNUELLE
OBLIGATOIRE EN 2004**

Branches d'activité	Nombre d'entreprises assujetties	Nombre d'accords conclus	Nombre de PV de désaccord
T R M 602L-602M-602N-602P-634A- 634B-634C-641C-746Z	1 346	498	97
T R V 602 B - 602G	338	167	31
T U (y compris RATP) 602A	139	87	6
Activité portuaire et NI 611 Z - 612Z	16	8	1
Transp ferroviaire dont 601Z	63	22	6
Emprise ferroviaire	48	26	5
TA (y compris Air France) 621Z - 622Z	92	31	3
Remontées méc. 602C	45	28	5
Site aéroportuaire	167	37	4
Divers dont 632C - 900B - 900C	215	100	11
TOTAL	2 469	1 004	169

Source : IGTT

**NEGOCIATION ANNUELLE
OBLIGATOIRE EN 2005**

Branches d'activité	Nombre d'entreprises assujetties	Nombre d'accords conclus	Nombre de PV de désaccord
T R M 602L-602M-602N-602P-634A- 634B-634C-641C-746Z	1 354	471	121
T R V 602 B - 602G	336	170	27
T U (y compris RATP) 602A	125	90	6
Activité portuaire et NI 611 Z - 612Z	9	3	0
Transp ferroviaire dont 601Z	52	9	4
Emprise ferroviaire (7)	39	15	5
TA (y compris Air France) 621Z - 622Z	85	27	8
Remontées méc. 602C	47	23	0
Site aéroportuaire	193	32	3
Divers dont 632C - 900B - 900C	222	93	9
TOTAL	2 462	933	183

Source : IGTT

III. LES CONFLITS DU TRAVAIL DANS LA BRANCHE DES TRANSPORTS

Les statistiques sur les conflits dans les transports en 2004 et 2005

Les statistiques sur les conflits du travail proviennent de l'inspection générale du travail des transports, IGTT, pour le secteur privé ainsi que de la SNCF, la RATP et Air France. Elles concernent l'ensemble des conflits, qu'ils soient localisés ou généralisés.

L'inspection générale communique par ailleurs dans son bilan annuel des données relatives aux conflits survenant dans les différents secteurs assujettis à son contrôle tels que les ports autonomes, les sociétés d'autoroutes ou encore les sociétés de collecte de déchets, etc..

Entre 2005, même si le nombre de grèves est resté stable, le nombre de jours perdus a été multiplié par plus de 2,5 par rapport à 2004.

Ainsi, selon les données disponibles, plus de 407 000 journées de travail ont été perdues en 2005 contre un peu moins de 156 000 en 2004.

Enfin, comme l'indique le tableau ci-dessous, l'essentiel des conflits a été recensé dans les transports ferroviaires et urbains.

Les conflits du travail dans les transports en 2004 et 2005

	Nombre de grèves		Nombres de jours perdus	
	2004	2005	2004	2005
Total transport	1 013	1 023	155 692	407 962
Entreprises ferroviaires et transports urbains	776	780	114 884	337 877
<i>SNCF</i>	<i>488</i>	<i>460</i>	<i>94 580</i>	<i>238 962</i>
<i>RATP</i>	<i>182</i>	<i>177</i>	<i>6 090</i>	<i>21 271</i>
<i>Transports urbains</i>	<i>106</i>	<i>137</i>	<i>14 214</i>	<i>74 370</i>
<i>Restauration ferroviaire</i>	<i>0</i>	<i>6</i>	<i>0</i>	<i>3 274</i>
Autres entreprises de transport	237	243	40 808	70 085
<i>Air France¹⁸</i>	<i>129</i>	<i>126</i>	<i>7 880</i>	<i>11 808</i>
<i>Aéroport de Paris</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>2 177</i>	<i>1 213</i>
<i>Transports routiers</i>	<i>70</i>	<i>88</i>	<i>14 798</i>	<i>11 982</i>
<i>Autres (hors ordures ménagères)</i>	<i>29</i>	<i>20</i>	<i>15 953</i>	<i>45 082</i>

Sources : MTETM/IGTT, SNCF, RATP, Air France, ADP, calculs MTETM/SESP.

Les données dont nous disposons pour les transports routiers ne distinguent pas à ce jour la conflictualité entre le transport de marchandises et de voyageurs. Cette distinction devrait pouvoir être opérée dès l'année 2006.

¹⁸ Le nombre des grèves en 2004 et 2005 demandent à être vérifiés (selon d'autres sources il y aurait quelques divergences)

Enfin, des précisions peuvent être apportées concernant la SNCF, la RATP et les transports urbains :

LES CONFLITS COLLECTIFS DU TRAVAIL A LA SNCF (Source SNCF)

Années	Préavis déposés	Préavis suivis	Journées de travail perdues par agent
2004	881	488 (55,4 %)	0,55 dont 0,13 locales ou régionales
2005	699 dont 88 déposés dans le cadre d'une DCI	460 (65,8 %) dont 44 suite à une DCI	1,44 dont 0,13 locales ou régionales
2006 1^{er} semestre	379	207	0,47

➤ **L'ANNEE 2004**

Plus de 75 % des journées de travail perdues résultent de deux préavis nationaux liés, pour l'essentiel, au budget 2004 (21 janvier) et au plan fret (13 mai)

A l'inverse, la conflictualité locale s'est à nouveau inscrite en recul, confirmant l'évolution constatée depuis 2000.

➤ **L'ANNEE 2005**

Le nombre de journées perdues est dû principalement à cinq mouvements de grève importants : 3 conflits nationaux.

LES CONFLITS DU TRAVAIL A LA RATP (Source RATP)

Années	Alarmes sociales	Préavis déposés	journée de travail perdue par agent
2004	262	182	0,14
2005	353	177 dont 73 dans le cadre des alarmes sociales	0,5
2006 1^{er} semestre	201	85	0,33

➤ **L'ANNEE 2004**

En 2004, le nombre de jours de grève par agent a atteint son niveau le plus bas sur les 20 dernières années (0,14)

➤ **L'ANNEE 2005**

L'augmentation du nombre de journées perdues s'explique par la participation des agents aux conflits interprofessionnels des 10 mars et 4 octobre et au mouvement national du 16 mai (lundi de Pentecôte) Cela représente 0,39 journée perdue par agent.

➤ LE 1^{ER} SEMESTRE 2006

Les deux mouvements interprofessionnels des 28 mars et 4 avril (contre le CPE) représentent 83 % des jours de grève.

LES CONFLITS COLLECTIFS DANS LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS (Source UTP)

Le bilan établi par l'UTP a été établi à partir d'un panel de 170 réseaux (sur 200)

Année	Journée de travail perdue par salarié
2004	0,84
2005	1,7 dont 1,11 hors conflit RTM

L'augmentation du nombre de journées perdues s'explique notamment par les mouvements interprofessionnels qui représentent 70 % des journées perdues.

Le conflit à la Régie des Transports de Marseille (RTM) a occupé une large place dans la conflictualité.

C.2. LE CONTRÔLE DE LA RÉGLEMENTATION SOCIALE

I. L'ACTIVITE DES SERVICES DE CONTRÔLE DES TRANSPORTS ROUTIERS

(Source : DGMT)

I.1. L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DES SERVICES

Les objectifs

Le contrôle de la mise en œuvre des réglementations est un impératif.

Il s'agit de faire respecter le cadre réglementaire destiné à assurer une concurrence maîtrisée et loyale entre les différents modes de transport et entre les entreprises, à assurer la cohabitation des usagers professionnels et privés dans le cadre d'une amélioration de la sécurité routière, et à garantir des conditions d'emploi satisfaisantes pour les personnels de conduite.

Les différents corps de contrôle

Les contrôles sont réalisés principalement par six corps de contrôle appartenant à quatre ministères différents :

- transports : contrôleurs des transports terrestres
inspecteurs et contrôleurs du travail des transports
- défense : gendarmerie
- intérieur : police
- économie,
finances et industrie : douanes, service de la concurrence et de la répression des fraudes

Les corps en tenue (gendarmes, policiers et agents des douanes) travaillent habituellement sur route. Ils sont actuellement seuls à pouvoir intercepter les véhicules, et c'est donc avec eux que travaillent les contrôleurs des transports terrestres sur route. Les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports, ainsi que les agents du service de la répression des fraudes, travaillent essentiellement en entreprise.

Ces corps ont des habilitations qui sont communes, et d'autres qui sont spécifiques. Ceux qui relèvent des ministères de l'économie, des finances et de l'industrie, de la défense et de l'intérieur ont bien d'autres missions à remplir dans d'autres domaines que celui des transports. Les contrôleurs des transports terrestres sont quant à eux spécialisés dans le domaine des transports routiers de marchandises et de voyageurs. Ils interviennent tant sur la route que dans les entreprises, que celles-ci travaillent en compte propre ou pour compte d'autrui, qu'elles aient ou non des salariés, qu'elles aient ou non le statut d'artisan. Ils contribuent activement à la formation continue des agents des corps en tenue avec lesquels ils travaillent.

En ce qui concerne les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports au nombre de 199 au 31 décembre 2005, ils ne peuvent intervenir que dans les entreprises pour compte d'autrui ayant au moins un salarié (*les entreprises effectuant du transport pour compte propre et occupant du personnel salarié étant placées sous le contrôle de l'inspection du travail du régime général*). Ils sont pratiquement les seuls à pouvoir intervenir sur tous les aspects qui relèvent du code du travail, et sont également habilités à relever les infractions à la réglementation sociale européenne.

Les effectifs

Concernant la gendarmerie, environ 8 000 agents sont affectés au contrôle, environ 6 000 pour les douanes, 1 500 pour la police auxquels il faut ajouter 600 agents motocyclistes.

Concernant spécifiquement le corps des contrôleurs des transports terrestres, le nombre d'agents a augmenté progressivement depuis les années 1990 : + 42,5 % de 1988 à 2005 pour l'ensemble du corps (316 agents en 1988, 455 en 2005). Le nombre de contrôleurs divisionnaires a été multiplié par 6 au cours de la même période. A la fin de l'année 2006, les effectifs sont de 497 agents compte tenu des nouveaux recrutements intervenus en plus de 30 techniciens venus du MINEFI. De nouvelles créations de postes sont prévues au PLF 2007.

La nature du contrôle

Sur route, les corps de contrôle veillent au respect des dispositions relatives à la vitesse, aux poids et dimensions, aux temps de conduite et de repos, à l'état des véhicules et à leurs équipements spécifiques ainsi qu'aux documents qui doivent se trouver à bord. Ils vérifient le bon fonctionnement du limiteur de vitesse et du chronotachygraphe.

En entreprise, les vérifications portent sur les conditions d'accès à la profession (et en particulier sur la vérification de la capacité financière), l'analyse des disques du chronotachygraphe (temps de conduite et de repos), le travail illégal, le parc de véhicules et sa situation au regard des visites techniques obligatoires, les prix abusivement bas et la sous-traitance.

Bien entendu, il s'agit là des contrôles spécifiques en matière de transports routiers. Les entreprises restent soumises aux réglementations de droit commun qui, elles aussi, peuvent donner lieu à des contrôles (services fiscaux, URSSAF...).

I.2. LES CHIFFRES DU CONTROLE

Contrôle sur route

Les chiffres indiqués ci-après traduisent l'activité de tous les corps de contrôle (contrôleurs des transports terrestres, gendarmes, agents de la police nationale et agents des douanes) pour les années 2004 et 2005.

Nombre de véhicules contrôlés

2004	Résidents	Non résidents
Transports de personnes	32 069	12 787
Transports de marchandises	619 763	169 524
TOTAL	834 143	

Source : DGMT

2005	Résidents	Non résidents
Transports de personnes	33 031	13 171
Transports de marchandises	638 356	174 610
TOTAL	859 168	

Source : DGMT

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent 21,8 % à 22 % du nombre total des véhicules contrôlés, soit en proportion identique à ce qu'ils représentent dans le trafic.

Nombre de journées de travail contrôlées

2004	Résidents	Non résidents
Transports de personnes	100 604	40 052
Transports de marchandises	1 940 938	575 997
TOTAL	2 657 591	

Source : DGMT

2005	Résidents	Non résidents
Transports de personnes	100 886	40 164
Transports de marchandises	1 946 373	577 610
TOTAL	2 665 033	

Source : DGMT

Nombre d'infractions relevées par procès verbal

	2004	2005
Réglementation sociale européenne	46 455	31 955
Réglementation des transports	9 287	13 887
Matières dangereuses	3 467	3 339
Code de la route	4 349	4 615
TOTAL	63 558	53 796

Source : DGMT

Concernant le contrôle sur route, on constate un renforcement de l'activité. En revanche, on observe une baisse dans le constat des infractions les plus graves entre 2004 et 2005. Il est cependant prématuré d'en tirer des conclusions. Il conviendra d'examiner si cette évolution se confirme.

Contrôle en entreprise

Les données ci-après concernent les contrôles effectués par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports.

Nombre d'entreprises contrôlées

	2004	2005
Transport de voyageurs	608	1231
Transport de marchandises	7 091	5 894
TOTAL	7 700	7 125

Source : DGMT

Nombre de conducteurs contrôlés

	2004	2005
Transport de voyageurs	6 214	10 555
Transport de marchandises	56 021	39 320
TOTAL	62 235	49 875

Source : DGMT

Nombre de jours de travail contrôlés

	2004	2005
Transport de voyageurs	89 651	224 242
Transport de marchandises	976 461	778 482
TOTAL	1 066 112	1 002 724

Source : DGMT

Nombre d'infractions à la réglementation sociale relevées par procès-verbal

	2004	2005
Type d'infractions		
Infractions à la conduite continue	6 767	5 758
Infractions à la conduite journalière	4 589	7 773
Infractions au repos journalier	7 703	9 213
Autres	13 109	6 046
TOTAL	32 168	28 790

Source : DGMT

Concernant le contrôle en entreprise, on constate une baisse du nombre d'entreprises et de conducteurs contrôlés.

En revanche, on contrôle plus de journées de travail par conducteur. On observe en effet une augmentation du ratio « journées contrôlées en entreprise par conducteur » (il est de 17 en 2004, et de 20 en 2005)

Comme pour la route, on observe également une baisse dans le constat des infractions les plus graves. L'évolution de ce constat est à surveiller.

II. L'ACTIVITE DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS

(Source : IGTT)

II.1. PRESENTATION DU SERVICE

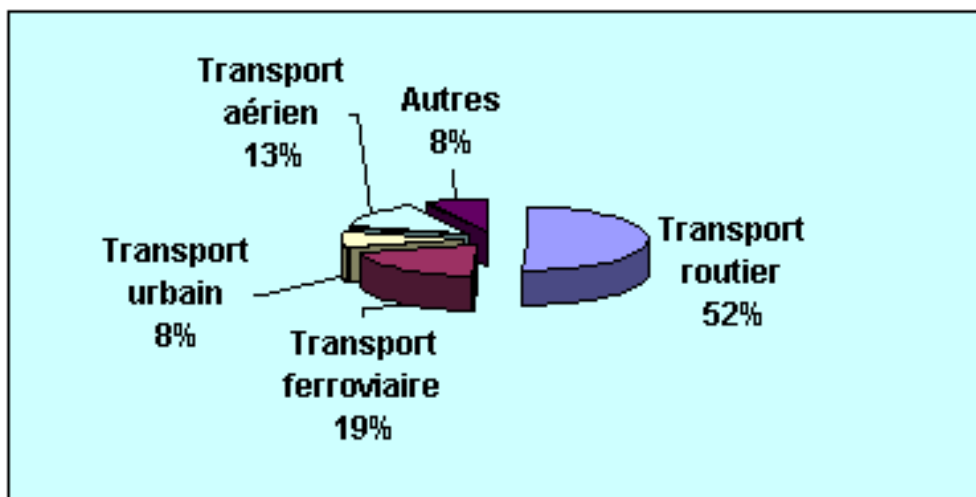
Au 31 décembre 2005, l'inspection du travail des transports comptait 468 agents (effectifs budgétaires) soit 416 ETP¹⁹, répartis entre 135 agents de catégorie A (inspecteurs, directeurs adjoints et directeurs), 106 contrôleurs et 227 agents d'assistance.

On compte 199 agents de contrôle sur les 241 agents de catégorie A et B.

Son champ d'intervention comprend l'ensemble des entreprises et établissements soumis au contrôle technique du ministre chargé des transports auquel s'ajoutent les entreprises ou établissements implantés ou intervenant dans les emprises SNCF et aéroportuaires ainsi que les entreprises de collecte d'ordures ménagères et les sociétés d'autoroutes.

¹⁹ ETP : équivalent temps plein.

Cet ensemble comprenait, en 2005, 1 062 085 salariés répartis comme suit dans 41 279 entreprises ou établissements.



Source : IGTT

NB. Les effectifs sont agrégés par secteurs ; ainsi, le secteur aérien comprend les personnels travaillant pour le compte des entreprises de travail et de transport aérien ainsi que l'ensemble des salariés exerçant leur activité sur les sites aéroportuaires.

L'inspection du travail des transports exerce des missions diversifiées et complémentaires :

- Le contrôle en entreprise ;
- l'information du public ;
- la prise de décision et les avis ;
- l'accompagnement au dialogue social

II.2. LE CONTROLE

L'inspection du travail a notamment en charge le contrôle du respect des normes législatives, réglementaires et conventionnelles, dont la réglementation sociale européenne.

LA PRESENCE EN ENTREPRISE

L'inspection du travail des transports a effectué, en 2005, 10 236 interventions en entreprises (11 613 en 2004)

A cela s'ajoutent d'autres types d'interventions (contrôles sur route et accompagnement à bord des engins moteurs dans le transport ferroviaire au nombre de 371 (448 en 2004)

Interventions en entreprise de 2002 à 2005

	Routier	Ferroviaire	Aérien	Urbain	Autres	Total
2002	7 040	665	737	126	559	9 127
2003	7 970	635	801	106	544	10 056
2004	9 084	803	836	149	741	11 613
2005	7 795	743	870	160	668	10 236

Source : IGTT

La baisse du nombre d'interventions en entreprise peut, en partie, s'expliquer par une amélioration qualitative de l'activité de contrôle liée aux actions coordonnées.

Ainsi, l'une de ces actions vise à réduire les disparités dans les rythmes de contrôle en fonction de la taille des entreprises et à garantir une meilleure égalité de traitement entre elles.

Les éléments recueillis à mi-parcours font apparaître une fréquence de visite potentielle des entreprises ou établissements comme indiqué ci-dessous :

Tranche d'effectifs	Fréquence prévue de visite	Fréquence obtenue
= ou > 50 salariés	Tous les deux ans	Tous les deux ans
11 à 49 salariés	Tous les deux ans et demi	Tous les trois ans et sept mois
< 11 salariés	Tous les cinq ans	Tous les six ans et demi

Source : IGTT

Ventilation des interventions en entreprise par secteur en 2005

Secteur	Routier	Ferroviaire	Aérien	Urbain	Autres	Total
A- Nombre d'établissements	31 723	3 681	3 479	337	2 059	41 279
B- Nombre d'interventions	7 795	743	870	160	668	10 236
Ratio B/A en 2005	25 %	20 %	25 %	47 %	32 %	25 %

Source : IGTT

En 2005, comme les années précédentes, le secteur du transport routier représente une part prépondérante et constante du contrôle en entreprise (autour de 75 % du total)

Il représente :

- 50 % des effectifs de salariés ;
- 77 % du nombre d'entreprises et établissements.

Natures des interventions et ventilation des contrôles par taille d'établissement

Branche d'activités	Nombre de visites de contrôle des établissements de			Total visites de Contrôle A+ B+ C	Visites de Chantiers BTP	Enquêtes AT et MP	Autres interventions en entreprises ou site de travail	Total Interventions	Contrôle sur route Accom en cabine
	1 à 9 salariés (A)	10 à 49 salariés (B)	50 salariés et+ (C)						
T R M 602L-602M-602N-602P-634A-634B-634C-641C-746Z	2580	1987	700	5267		187	847	6301	265
T R P 602 B - 602G	485	622	192	1299		17	178	1494	94
T U (y compris RATP) 602A	5	22	78	105		9	46	160	
Activité portuaire et NI 611A-612Z - 632C	11	7	9	27		0	12	39	
Transp ferroviaire dont 601Z	10	9	120	139		21	50	210	12
Emprise ferroviaire	142	54	44	240	220	11	62	533	
TA (y compris Air France) 621Z - 622Z	92	67	68	227		16	43	286	
Remontées méc. 602C	8	17	69	94		12	50	156	
Site aéroportuaire	134	100	127	361	86	13	124	584	
Divers dont 632A - 900B	101	121	130	352		32	89	473	
TOTAL	3568	3006	1537	8111	306	318	1501	10236	371

Source : IGTT

Les agents de contrôle ont en outre en 2005 participé à 1 621 réunions de CHSCT (1 744 en 2004) et ont procédé à 318 enquêtes faisant suite à des accidents du travail ou des déclarations de maladies professionnelles.

Le secteur aérien constitue l'autre axe particulier de contrôle.

Le secteur aérien

Les données ne rendent pas compte, de manière distincte, de la nature des interventions comptabilisées sur les plates-formes aéroportuaires (au delà des stricts contrôles des conditions de travail des personnels navigants).

En effet, ces sites voient se côtoyer des entreprises de secteurs économiques très différents et de toutes tailles, agissant souvent en co-activité, pour le compte des compagnies aériennes ou du gestionnaire de l'aéroport.

Cette multiplicité d'intervenants est, par ailleurs, facteur de risques professionnels importants.

En 2005, l'action de l'inspection du travail des transports a notamment porté sur :

- les conditions de travail des pilotes d'hélicoptères affectés à des opérations aériennes civiles d'urgence pour le compte des SAMU ;
- la sécurité des engins de manutention aéroportuaires.

LES ACTIONS COORDONNEES

Au delà de l'activité traditionnelle de contrôle, le service de l'inspection du travail des transports est mobilisé depuis 2003 par la mise en oeuvre d'actions coordonnées.

Ainsi, pour la période 2003-2004, les orientations suivantes avaient été retenues :

- **Action 1.** Faire respecter la transparence, les limites maximales de la durée du travail et les droits à rémunération dans le TRM de plus de 3,5 tonnes.
- **Action 2.** Organiser le contrôle des entreprises de TRM utilisant des véhicules de 3,5 tonnes et moins.
- **Action 3.** Promouvoir la prévention des risques professionnels dans l'ensemble des entreprises.
- **Action 4.** Renforcer l'action de l'inspection du travail des transports dans les entreprises ; cet objectif visant à garantir l'équilibre dans la répartition des interventions dans l'ensemble des entreprises et sur l'ensemble du territoire national.

Pour la période 2005-2006, trois axes d'actions ont été arrêtés au niveau national :

- **Action 1.** Les conditions de travail et d'emploi des conducteurs du transport routier de personnes.
- **Action 2.** l'évaluation des risques professionnels.
- **Action 3.** La présence en entreprise.

Ces deux dernières actions visant à poursuivre les thèmes 3 et 4 retenus au cours de la période précédente.

Le contrôle des conditions de travail des conducteurs des entreprises de transport routier de personnes

L'ensemble des organisations syndicales et patronales était demandeur d'une action spécifique sur ce secteur qui s'est doté d'un nouveau cadre conventionnel et réglementaire relatif notamment à la détermination de la rémunération avec l'accord collectif national étendu du 18 avril 2002 et du décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003.

Cette action prioritaire sur la période 2005-2006 a eu pour effet d'accroître sensiblement l'action du service dans ce secteur :

	2005	2004
Nombre d'entreprises contrôlées	853	360
Nombre de conducteurs contrôlés	5 904	3 371
Nombre de journées contrôlées	131 071	53 260
Nombre d'infractions relevées par PV	4 492	3 477

Source TRIM / CEE / IGTT

Bilan d'étape au 31 décembre 2005

A mi-parcours, 1 116 entreprises ont été contrôlées, soit 37 % du secteur et les constats suivants ont été opérés autour des trois points clés ciblés :

	Taux d'application dans les établissements contrôlés
Utilisation du décompte et du récapitulatif	44 %
Indemnisation de l'amplitude	49 %
Respect du taux horaire conventionnel	69 %
Respect cumulatif des trois obligations	35 %

Ces constats ont été établis par les agents de contrôle à partir de l'analyse des bulletins de paie, des disques de contrôlographe et des documents de décompte que les entreprises sont tenues d'établir en application de l'accord du 18 avril 2002.

Parmi les problèmes rencontrés dans l'application des nouvelles règles, les agents de contrôle ont notamment identifiés les points suivants :

- ✓ la persistance du système de rémunération au forfait ;
- ✓ la limite de l'amplitude journalière fixée à 14 heures en simple équipage est encore dépassée dans un quart des 75 000 journées de travail analysées en 2005 ;
- ✓ l'obligation conventionnelle de décompter et d'indemniser les coupures est encore peu respectée ;
- ✓ certaines autorités organisatrices de transports n'ont pas répercuté le surcoût engendré par les nouvelles dispositions réglementaires et conventionnelles sur la rémunération du prestataire.

D'ores et déjà, de nouvelles règles peuvent être envisagées au regard des premières analyses :

- ✓ le régime de travail et la rémunération des accompagnateurs (excursions) devraient être mieux encadrés par la réglementation ;
- ✓ l'obligation d'utiliser le chronotachygraphe à bord des cars effectuant des lignes régulières de moins de 50 km permettrait de vérifier les durées effectives de temps de service et de travail accomplies par le conducteur en cas d'activités mixtes (ligne régulière et transport occasionnel) ;
- ✓ le suivi et donc le contrôle de la durée du travail des conducteurs de véhicules de moins de 9 places reste problématique.

L'évaluation des risques professionnels

Cette action coordonnée a pour objectif de généraliser la mise en place dans les entreprises de la procédure d'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des salariés par la réalisation du document unique d'évaluation des risques professionnels prenant notamment en compte le risque routier.

Bien qu'incomplète et parfois formelle, cette mise en place évolue de manière positive avec un taux de progression de 67 % dans les entreprises de 50 salariés et plus par rapport à la période 2003-2004.

Actions coordonnées : résultats nationaux au 31 décembre 2005

INDICATEURS		DONNEES et OBJECTIFS	France Entière	
			Nbre	%
Action 1 - TRP	Nombre d'établissements TRP à contrôler		1 471	
	étab. TRP contrôlés		1 116	76%
	étab. utilisant les décomptes	80%	497	56%
	étab. respectant les indemnisations d'ampli.	80%	550	62%
	étab. respectant les taux horaires	80%	779	87%
	étab. respectant les 4 critères		394	
Action 2 - Evaluation des risques	Etablissement de + de 50 contrôlés		-	-
	ayant élaboré un document unique	80%	1 150	61%
	- qui a pris en compte le risque routier	95%	793	73%
	- un programme de prévention	95%	642	59%
	Etablissement de 11 à 49 salariés contrôlés			
	ayant élaboré un document unique	50%	1343	110%
	- qui a pris en compte le risque routier	80%	948	88%
	Etablissement de moins de 11 salariés contrôlés			
	ayant élaboré un document unique	35%	949	80%
	- qui a pris en compte le risque routier	50%	601	127%
	Nombre de CHSCT		2 664	
	CHSCT où l'ITT a participé à une réunion	50%	1103	83%
Action 3 - Objectif contrôlés d'entreprises	Nombre d'établissements de 50 salariés et plus		3 404	
	Objectif Région et subdivisions		1 143	
	établissements de 50 salariés et plus contrôlés		1238	108%
	Nombre d'établissements de 11 à 49 salariés		6 674	
	Objectif Région et subdivisions		3 044	
	établissements de 11 à 49 salariés contrôlés		2439	80%
	Nombre d'établissements de moins de 11 salariés		25 059	
	Objectif Région et subdivisions		4 295	
	établissements de moins de 11 salariés contrôlés		3385	79%
	NOMBRE TOTAL D'ETABLISSEMENTS CONTROLES		7062	

Source : IGTT

LE SUIVI DES CONTROLES EN ENTREPRISE

Au cours de l'exercice 2005, l'application de l'ensemble de la législation a donné lieu à l'établissement de 1 584 procédures (dont 522 concerne la réglementation sociale européenne) concernant 30 581 infractions (dont 14 281 concernent la réglementation sociale européenne) 209 réunions de travail ont été tenues avec les procureurs de la République afin d'améliorer l'efficacité des procédures engagées et la connaissance des suites qui leur sont données.

Les constats d'infractions ayant donné lieu à l'établissement de procès-verbaux sont traduits dans les tableaux ci-dessous :

Les contrôles

	2001	2002	2003	2004	2005	% diff.2005-2001	% diff.2005-2004
entrepr. contrôlées	4 348	3 905	4 510	4 751	3 842	-12%	-19%
cond. contrôlés	29 618	28 119	32 151	34 398	26 080	-12%	-24%
journées de trav. contrôlées	551 694	585 499	702 601	742 545	603 531	9%	-19%
infractions relevées par PV	48 258	28 147	38 803	45 430	27 511	-43%	-39%
dont infr. C.E.E. verbalisées	19 294	13 122	15 792	19 591	14 281	-26%	-27%
% du total	40%	47%	41%	43%	52%		
dont dur.trav.-rémun. verbalisées	28 964	15 025	23 011	25 839	13 230	-54%	-49%
% du total	60%	53%	59%	57%	48%		

Source : IGTT

Verbalisation dans un cadre hebdomadaire ou pluri-hebdomadaire

	2001	2002	2003	2004	2005	% diff.2005-2001	% diff.2005-2004
cond. sur 6 jours	28	17	114	70	23	-18%	-67%
cond. sur 2 sem.	355	112	526	354	282	-21%	-20%
repos hebdomadaire	295	59	308	185	132	-55%	-29%
durée de travail hebdo.	2 592	955	1 958	2 603	1 165	-55%	-55%
durée de service hebdo.	2 875	642	1 934	2 141	1 385	-52%	-35%
durée de service / 2 sem.	16	0	14	114	17	6%	-85%
	6 161	1 785	4 854	5 467	3 004	-51%	-45%

Leur part sur l'ensemble : **13%** **6%** **13%** **12%** **11%**

Verbalisation "transparence"

	2001	2002	2003	2004	2005	% diff.2005-2001	% diff.2005-2004
utilis. irrégul. doc. ou appareil	7 970	6 083	5 969	7 996	7 063	-11%	-12%

Leur part sur l'ensemble : **17%** **22%** **15%** **18%** **26%**

Verbalisation concernant les salaires et les repos compensateurs

	2001	2002	2003	2004	2005	% diff.2005-2001	% diff.2005-2004
heures supplém.	399	146	145	263	29	-93%	-89%
minima conventionnels	246	125	332	372	147	-40%	-60%
repos compensateur	433	75	140	165	107	-75%	-35%
bulletin de paie incomplets	655	427	512	245	115	-82%	-53%
autres infr. rémunération	506	59	197	130	59	-88%	-55%
	2 239	832	1 326	1 175	457	-80%	-61%

Leur part sur l'ensemble : **5%** **3%** **3%** **3%** **2%**

Source : IGTT

II.3. LA PRISE DE DECISION ET LES AVIS

Si les décisions sont multiples, nous retiendrons ici les décisions relatives aux demandes d'autorisation de licenciement de « salariés protégés » ainsi que le suivi des procédures de licenciement économique.

LES LICENCIEMENTS DE SALARIES PROTEGES

En 2005, le service a été saisi de 2 396 demandes d'autorisation de licenciement ou de transfert de « salariés protégés » nécessitant autant d'enquêtes contradictoires (1 814 en 2004)

- 64 % des demandes concernent le transport routier de marchandises ;
- 6 % le transport routier de personnes ;
- 10 % le secteur aérien et aéroportuaire.

- 33 % sont des demandes d'autorisation de licenciement pour motif économique (42 % en 2004) ;
- 37 % pour motif de transfert (23 % en 2004) ;
- 19 % pour motif disciplinaire (22 % en 2004)

Répartitions des autorisations et des refus en fonction du motif de la demande :

Motif	Autorisations	Refus
Economique	78 % (87 %)	22 % (13 %)
Transfert	97 % (97 %)	3 % (3 %)
Disciplinaire	65 % (61 %)	35 % (39 %)

Les chiffres en italique correspondent à l'exercice 2004

Source : IGTT

Les recours sur décisions relatives aux demandes d'autorisation de licenciement de salariés protégés

Typologie des recours	2004	2005
Recours contentieux	73	91
Recours hiérarchique	125	157
Total	198	248

Source : IGTT

LES LICENCIEMENTS ECONOMIQUES

250 procédures concernant au moins 10 salariés ont donné lieu à l'examen de plans de sauvegarde de l'emploi touchant 5 258 salariés (206 procédures pour 7 271 salariés en 2004) dont 24 ont donné lieu à observations ou constat de carence.

C.3. L'ACTIVITE DES COMMISSIONS DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

I. SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Les Commissions des sanctions administratives proposent aux préfets la prise de sanctions administratives à l'encontre des entreprises résidentes dont le comportement est particulièrement infractionniste. Ces sanctions consistent en un retrait temporaire ou définitif de copies de licences communautaires ou d'autorisations de transport. Depuis le 30 août 1999, s'y ajoute la possibilité, dans certains cas, d'immobiliser un ou plusieurs véhicules de l'entreprise pour une durée pouvant aller jusqu'à trois mois. Dans les cas les plus graves, les sanctions peuvent aller jusqu'à la radiation du registre des transporteurs.

I.1. ANNEE 2004

(Source DGMT)

151 entreprises sanctionnées en CSA, dont :

- ✓ 27 pour comportement infractionniste ;
- ✓ 124 pour non respect des conditions d'accès à la profession.

Ces dossiers ont donné lieu à :

- ✓ 110 retraits de copies de licences communautaires dont 29 retraits définitifs et 81 retraits de un mois à un an dont 4 de six mois et plus ;
- ✓ 119 radiations ;
- ✓ 23 décisions d'immobilisation avec 67 véhicules immobilisés de un à trois mois.

Concernant les sanctions administratives, on constate pour l'année 2004 une baisse du nombre d'entreprises sanctionnées. En effet, l'article 17 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 a été modifié pour simplifier la constitution des Commissions des sanctions administratives en les plaçant auprès du préfet de région. Bon nombre de renouvellement de commissions a ainsi dû attendre la publication du décret d'application de cette loi, en date du 14 juin 2004, ce qui explique la diminution du nombre de réunions, et donc celui du nombre d'entreprises sanctionnées. L'étude de l'année 2005 permet de constater le retour à une activité normale.

I.2. ANNEE 2005

(source rapport d'activité 2005 IGTT, à partir des données DGMT)

378 entreprises de transport routier (marchandises et personnes) ont été concernées par ce dispositif en 2005, les dossiers étant présentés à l'initiative de la direction régionale de l'équipement, de l'inspection du travail des transports ou conjointement, pour certains d'entre eux, à l'une des 46 réunions de cette instance.

247 entreprises ont été ainsi sanctionnées, dont :

- ✓ 66 pour comportement infractionniste ;
- ✓ 181 pour non respect des conditions d'accès à la profession.

Ces dossiers ont donné lieu à :

- ✓ 325 retraits de copies de licences communautaires, dont 15 retraits définitifs et 310 retraits de un mois à un an dont 93 de six mois et plus ;
- ✓ 185 radiations ;
- ✓ 36 décisions d'immobilisation : 173 véhicules immobilisés de un à trois mois.

C.4. LES REGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE

I. LES TRANSPORTS TERRESTRES

(source DGMT)

I.1 Les régimes spéciaux

Les taux de cotisation d'assurance maladie et vieillesse sont fixés par voie réglementaire.

Pour les salariés comme pour les employeurs, les taux de cotisation d'assurance vieillesse n'ont pas été modifiés en 2004 et restent fixés à :

- ✓ SNCF : 7,85 % du salaire liquidable (soit 6,85 % du salaire brut) pour les salariés actifs et 28,44 % pour l'employeur
- ✓ RATP : 7,85 % pour les salariés actifs et 15,34 % pour l'employeur.

Après d'importantes évolutions dans les taux de cotisation d'assurance maladie en 1997 et 1998, les années 1999 à 2004 n'ont enregistré aucune modification. En 2004, elles se situent à :

- ✓ Actifs SNCF : 0,15 %
 RATP : 0
- ✓ Retraités SNCF : 0,70 %
 RATP : 0

Les agents des entreprises publiques à statut sont assujettis, comme les salariés du secteur privé et les fonctionnaires, à la contribution sociale généralisée (CSG) ainsi qu'à la contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS).

Les montants moyens des pensions directes ont augmenté pour la SNCF (+ 2,5 % en 2003 et + 2,7 % en 2004) et pour la RATP (+ 2,9 % en 2003 et + 2,5 % en 2004) Les minima de pension ont également progressé (+ 1,5 % en 2003 et + 2,3 % en 2004 à la SNCF, + 0,5 % en 2003 et + 0,5 % en 2004 à la RATP) Le nombre de bénéficiaires de ces minima a tendance à diminuer régulièrement pour la SNCF et pour la RATP.

I.2 Caisse Autonome des Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport (CARCEPT)

Le complément de pension prévu par les dispositions du titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 modifié a été revalorisé au titre de l'année 2004 de 1,7 %.

Le nombre de bénéficiaires du titre I a continué à progresser entre 2003 et 2004 pour atteindre 214 937 personnes alors que, parallèlement, le montant moyen annuel de pensions directes a évolué à la hausse (+ 7,57 %)

I.3 L'ex-Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (CAMR)

La CAMR, instituée par la loi du 22 juillet 1922, a en charge la gestion du régime spécial d'assurance vieillesse créé par la même loi au profit des salariés des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. Elle a été mise en extinction en 1954.

La gestion de ce régime a été confiée en 1991 à la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse des Travailleurs Salariés (CNAVTS) qui a mis en place un fonds spécial des chemins de fer secondaires. Cette réforme n'a visé que le mode de gestion. Ainsi, les retraités continuent à percevoir leurs pensions selon les dispositions prévues. En outre, ils bénéficient du paiement mensuel et de l'action sanitaire et sociale dispensée par le régime général de la sécurité sociale.

Les pensions versées par ce fonds ont suivi la même évolution en 2004 que celles du régime général et des régimes alignés, soit 1,017 % pour 12 804 bénéficiaires.

I.4 Institution de Prévoyance pour l'Inaptitude à la Conduite (IPRIAC)

En 2004, les prestations effectivement versées par l'IPRIAC se sont élevées à 14,5 millions d'euros, soit une augmentation de 10,7 % par rapport à 2003 ; le montant de la prestation trimestrielle moyenne était de 1 366 euros.

Les taux ont été revalorisés de 2,75 % au 1^{er} juillet 2004.

En 2004, le nombre d'entreprises adhérentes a augmenté de 0,55 % (18 418 entreprises) et celui des conducteurs cotisants a progressé dans une moindre mesure pour atteindre 326 248 (+ 0,13 %)

La répartition par type d'activité montre la prédominance des transports de marchandises dont les entreprises représentent 83 % du total et les conducteurs 69,4 %.

Secteur d'activité	entreprises	conducteurs
Transport de marchandises	15 287	226 291
Transport de personnes	2 295	81 252
<i>Dont : urbains</i>	147	29 655
<i>voyageurs</i>	2 148	51 597
Activités du déchet	223	10 768
Autres	613	7 937
TOTAL	18 418	326 248

Source : DGMT

I.5 Données sur les régimes de retraite

Nombre de bénéficiaires

Régimes	Au 1 ^{er} janvier 2003		Au 1 ^{er} janvier 2004		Au 1 ^{er} janvier 2005	
	Pensions directes	Ayant droits	Pensions directes	Ayant droits	Pensions directes	Ayant droits
SNCF	194 988	121 745	192 846	119 582	191 288	117 833
RATP	26 941	12 066	27 201	11 869	25 522	11 534
CARCEPT						
Titre I	132 986	66 648	135 965	67 966	145 423	69 514
Titre II	529	319	457	310	401	296
Titre III	28	0	37	0	58	0

Source : DGMT

Rapport nombre de cotisants / retraités

Régimes	1999	2000	2001	2002	2003	2004
SNCF (1)	0,66	0,68	0,69	0,70	0,69	0,68
RATP (2)	0,91	0,93	0,98	0,98	0,98	0,98
CARCEPT	2,89	2,87	2,86	2,99	2,97	2,84

Source : DGMT

(1) à partir de 2003, la SNCF remplace le quotient cotisants / (retraités + veuves) par le quotient cotisants / (retraités + veuves/2). La série présentée ici correspond aux chiffres recalculés.

(2) le rapport cotisants / retraités publié par la RATP est calculé en utilisant les effectifs moyens annuels.

Montant des pensions servies en 2004

Régimes	Montant moyen annuel des pensions directes (1) en euros	Montant du minimum annuel en euros	Nombre de bénéficiaires du minimum	
			Pensions directes	Ayant droits
SNCF	18 800	12 010	26 200	32 700
RATP	21 120	11 395	846	682
CARCEPT(2)				
Titre I	3 011	Sans objet	Sans objet	Sans objet
Titre II	3 682	Sans objet	Sans objet	Sans objet

(1) pensions directes pour 25 ans de service

(2) carrière moyenne validée CARCEPT : 17 ans 4 mois

Source : DGMT

taux des cotisations d'assurance vieillesse au 1er janvier 2005

Régimes	Salaires	Employeurs	Observations
SNCF	7,85 %	28,44 %	Cotisations assises sur la totalité du salaire (hors indemnités)
RATP	7,85 %	15,34 %	
CARCEPT			Abattements possibles sur les rémunérations perçues
Cadres tranche A	3,75 %	3,75 %	
Non cadres (retraite-prévoyance)	4 %	4 %	Retraite : 3,75 % Prévoyance : 0,25 %
Régime général	6,55 %	8,20 %	Dans la limite d'un plafond fixé une fois par an (29 712 € au 01.01.2004)

Source : DGMT

II. LE TRANSPORT AERIEN (DONNEES CONCERNANT LES PERSONNELS NAVIGANTS)

La caisse de retraite du personnel navigant (CRPN) : Données synthétiques des 5 derniers exercices

		2000	2001	2002	2003	2004	2005
Effectifs (en nombre)	Actifs cotisants de l'exercice (*)	26746	28041	27803	28247	28240	28 732
	Retraités (**)	11662	12096	12753	13223	13795	13 992
	Ratio actifs/retraités	2.34	2.37	2.23	2.2	2.11	2,00
Fonds retraite (en millions d'euros)	Cotisations	208	218	229	233	247	273
	Prestations	288	302	315	315	350	366
	Excédent ou déficit cotisations/prestations	-81	-84	-86	-98	-102	- 93

Source : CRPN / DGAC

(*) Air Lib n'ayant pas produit de déclaration annuelle nominative 2003, son effectif pris en compte a été estimé à partir des données 2002 (PN présents au 31/12/2002, exception faite des PN repris dans d'autres compagnies et des PN ayant fait valoir leurs droits à pension).

(**) le nombre de retraité inclut les liquidations complètes (hors temps alterné et fin de temps alterné), ainsi que les conjoints survivants.

Années de prestations en réserve au fonds retraite

années	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Années de prestation en réserve	8,35	8,50	8,21	7,21	7,25	7,25	7,25

Source : CRPN / DGAC

Effectif des cotisants

Années	Essais Réceptions	Transport Public				Travail Aérien	Total général
		PNT	Stewards	Hôtesse	Total		
2000	221	7 692	5 816	11 905	25 413	1 112	26 746
2001	237	8 002	6 277	12 412	26 691	1 113	28 041
2002	252	7 916	6 239	12 181	26 336	1 215	27 803
2003	252	7 828	6 469	12 405	26 702	1 293	28 247
2004	253	7 719	6 458	12 425	26 692	1 295	28 240
2005	296	7 517	6 696	12 811	27 024	1 410	28 732

Source : CRPN / DGAC

