

## **Troisième Partie**

### **LA FORMATION PROFESSIONNELLE**

#### **3-1. La S.N.C.F. -**

##### **3-1.1. Caractéristiques de l'exercice 1990**

o L'accent a été mis, comme l'année précédente, sur les formations relatives à la sécurité des personnes, des circulations et des biens.

o La croissance du volume des formations au premier emploi est allée de pair avec l'augmentation du volume des recrutements.

o L'accroissement du volume des formations d'adaptation provient, pour les salariés recrutés au cours des exercices précédents, d'un renforcement des compétences acquises à leur arrivée dans l'entreprise. Il résulte, d'autre part, de l'évolution rapide de certains métiers.

o L'augmentation des formations à caractère promotionnel s'inscrit dans le prolongement de la politique initiée au cours de l'exercice précédent.

o L'entreprise s'est efforcée de répondre aux besoins de formation des salariés ne disposant d'aucune qualification

o La réalisation de ces actions s'est accompagnée d'une modernisation des outils pédagogiques : quasi-généralisation des simulateurs (de conduite notamment) et recours de plus en plus fréquent aux ressources offertes par l'informatique (création, par exemple, d'un espace consacré à la formation assistée par ordinateur).

Cependant, il est à souligner que pour la fonction transport-mouvement agents de circulation (emploi sédentaire à la baisse), on enregistre - 2,3 % sur le réalisé de 1989 et - 12,40 % par rapport au plan formation pour 1990.

##### **3-1.2. Le dispositif en faveur des jeunes**

###### **1) Les contrats de formation par alternance**

Dans le cadre de sa contribution obligatoire de 0,3 % au titre des formations en alternance des jeunes de 16 à 25 ans, l'entreprise, en liaison avec l'AFOS-PME, a conclu 3.223 contrats d'adaptation et 9 contrats de qualification (la SNCF embauche peu par contrat à durée indéterminée).

## 2) L'apprentissage

128 contrats d'apprentissage (124 hommes, 4 femmes) ont été conclus en 1990.

Le centre de formation d'apprentis de l'Équipement ayant fermé en juillet 1990, seul le centre de formation d'apprentis du Matériel a dispensé ce type de formation ; ses 7 annexes préparent les jeunes à l'obtention d'un BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production.

## 3) La formation des attachés

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

La SNCF a de plus en plus recours à ce type de recrutement qui est passé de 136 en 1987 à 231 en 1988, puis à 708 en 1989 et à 871 en 1990.

### 3-1.3. Données quantitatives

En 1990, la SNCF a consacré 2,17 MMF à la formation professionnelle continue, contre 1,64 MMF en 1988 et 1,8 MMF en 1989. Plus de 90 % de ces sommes vont à la formation interne.

Sur ces 2,17 MMF, 1,46 MMF représentent le maintien du salaire des cheminots en formation, soit 67,6 % du total de la somme.

Rapporté à la masse salariale, le pourcentage de 1990 est également en hausse très sensible par rapport aux années précédentes, passant de 6,49 % en 1988 et de 6,94 % en 1989 à 8,11 %.

### Nombre d'heures de stage

▲ par catégories d'emploi

Année	Agents d'exécution	Maitrise	Cadres	TOTAL
1990	8 849 058	1 591 722	427 050	10 867 830
1989	7 211 442	1 703 711	444 651	9 359 804
1988	6 142 431	1 968 529	562 591	8 673 551

## ▲ par type de stages

Année	Prévention	Adaptation	Promotion	Perfectionnement de connaissances
1990	235 888	3 835 717	2 225 625	4 570 660
1989	404 686	3 017 337	1 370 206	4 567 575
1988	466 784	2 327 023	886 922	4 992 822

L'effort supplémentaire de formation a porté, en volume, sur les actions de promotion, les principaux bénéficiaires étant les agents d'exécution.

**Nombre de stagiaires**

Année	Exécution		Maîtrise	Cadres	TOTAL	
	Sédentaires	Roulants				Total
1990	94 537	47 832	142 369	32 407	12 429	187 205
1989	97 163	46 956	144 119	34 192	10 793	189 104
1988	93 649	44 310	137 959	36 601	11 019	185 579

Le tableau ci-dessus fait apparaître un nombre de stagiaires élevé. La S.N.C.F. utilise, en effet, pour cette comptabilisation un outil de comptabilité analytique "main d'oeuvre" qui ne lui permet pas, à l'heure actuelle, de suivre les salariés individuellement. En conséquence, un même salarié qui suit plusieurs stages à objectifs différents est compté plusieurs fois (mais s'il s'agit d'un stage discontinu réalisé en plusieurs étapes, ce stage n'est compté qu'une fois, et ne sont pris en compte que les stages d'une durée égale ou supérieure à 8h.).

Par ailleurs, il convient de rappeler que de nombreux agents sont tenus de suivre chaque année des formations systématiques, notamment en matière de sécurité.

Compte tenu des observations précédentes, le nombre d'agents ayant bénéficié d'un stage peut être évalué approximativement à 120.000.

L'évolution du nombre d'heures de stages dépend par ailleurs de l'évolution du recrutement à la S.N.C.F..

### Congés individuels de formation

Catégories	Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé individuel de formation				
	1986	1987	1988	1989	1990
Cadres	44	47	40	24	36
Agents de maîtrise	269	296	242	211	212
Agents d'exécution	1 100	1 072	878	787	740
<b>TOTAL</b>	<b>1 413</b>	<b>1 415</b>	<b>1 160</b>	<b>1 022</b>	<b>988</b>

Le nombre de demandes de congés individuels de formation a tendance à diminuer progressivement. Le nombre de C.I.F. acceptés a augmenté compte tenu du relèvement de 0,10 à 0,15 du versement des entreprises.

Pour certains stages, la rémunération du bénéficiaire du congé n'est pas maintenue. 29 agents d'exécution et 4 agents de maîtrise ont été dans ce cas en 1990.

Par ailleurs, 1 305 congés de formation économique, sociale et syndicale ont été accordés au cours de ce même exercice.

### 3-2. R.A.T.P. -

#### - Formation des jeunes

L'Ecole technique de la RATP a recruté en 1990, le même nombre d'élèves que l'année précédente, soit 66 élèves dont 56 dans la section mécaniciens d'entretien et 10 dans la section électroniciens.

La première section conduit en 2 ans au BEP de maintenance des systèmes mécaniques de production, la deuxième en 2 ans également au BEP d'électronicien.

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

Sur 65 élèves qui se sont présentés, à la fois au BEP et au CAP, 63 ont été reçus au BEP (53 dans la spécialité maintenance de la 1ère section, 10 dans la spécialité électronique) et 64 au CAP (1 élève est sorti avec un seul CAP d'entretien des systèmes mécaniques).

**- Formation professionnelle continue**  
**Montants consacrés à la formation continue**

	1988	1989	1990
Dépenses de fonctionnement des stages organisés dans l'entreprise, d'amortissement du matériel, de transport et d'hébergement	77 100 705 F	90 377 178 F	127 753 337 F
Frais de stages extérieurs à l'entreprise	22 662 396 F	24 873 598 F	31 933 567 F
Rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise	181 205 036 F	188 442 550 F	187 779 659 F
Action de formation en faveur des jeunes sans emploi	16 132 393 F	16 583 029 F	17 550 785 F
Versement AGECIF-RATP	5 330 450 F	5 636 090 F	8 844 997 F
<b>TOTAL</b>	<b>302 430 980 F</b>	<b>325 912 445 F</b>	<b>373 862 345 F</b>

- **Part de la masse salariale** consacrée à la formation professionnelle en 1990 : 6,34% (elle était de 5,39 en 1989 et 5,27 en 1988)

**Nombre d'heures de stage par catégories d'emplois**

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	Total
1988	106 175	298 435	775 767	380 475	1 560 852
1989	106 764	278 815	782 883	515 225	1 683 687
1990	99 535	278 022	833 329	417 402	1 628 288

**Plan de formation : nombre de stagiaires**

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	Total
1988	3 276	8 032	24 854	2 942	39 104
1989	3 918	8 595	23 533	3 052	39 098
1990	3 790	7 920	23 821	2 896	38 427

### et répartition des stagiaires par type de stage

	Prévention	Adaptation	Promotion	Entretien et perfectionnement	Total
1988	0,5%	28,0%	0,9%	70,6%	100 %
1989	0,4%	20,6%	7,0%	72,0%	100 %
1990	0,3%	22,4%	7,9%	69,4%	100 %

### 3-3. TRANSPORTS URBAINS (hors RATP) -

Le 13 juin 1990, l'UTP a signé avec l'Etat un contrat d'études prévisionnelles de branche sur l'emploi et la formation. Ces études comportent trois parties :

- un bilan de la situation
- l'élaboration de projections sur les besoins de recrutement
- l'introduction de scénarios d'évolution et la mesure des conséquences en matière d'emploi et de formation.

L'accord concernait environ 60.000 salariés, hors RATP.

Ces travaux ont été conduits par l'UTP avec un consultant, Euréquip. Un comité de pilotage supervisait l'ensemble, comprenant notamment le délégué à la formation professionnelle.

Les premiers résultats sont désormais disponibles. Ils ont été transmis aux partenaires sociaux.

En ce qui concerne la formation, les trois quarts de l'échantillon en reconnaissent l'utilité avec une adhésion moindre chez les agents d'exécution et les conducteurs.

Les plans de formation semblent largement répandus, plus encore dans les moyens et grands réseaux urbains que dans l'interurbain, mais il s'agit de plans de formation pour lesquels la concertation paraît très rare, surtout auprès des agents d'exécution, en particulier les conducteurs. Or, cette concertation est appelée des vœux des trois quarts des agents qui souhaitent une discussion préalable avec la hiérarchie avant toute action de formation.

Les résultats de l'enquête montrent également une volonté de décroisement et d'échange. La formation doit être une occasion pour élargir son horizon ; dans l'interurbain, les réponses sur ce point sont moins enthousiastes.

Le jugement sur le déroulement de carrière n'en est pas pour autant optimiste surtout dans les réseaux interurbains sauf peut-être pour l'encadrement ou dans l'activité d'exploitation.

### 3-4. TRANSPORTS ROUTIERS ET COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT -

#### 3-4.1. Formation initiale :

Des diplômes spécifiques transport existent dans tous les niveaux.

##### 3-4.1.1. Enseignement supérieur :

La plupart de ces enseignements intéressent l'ensemble des modes de transports :

\* En 1988-1989 environ 430 étudiants se répartissent dans 5 filières (maîtrise, DEA, DESS, Doctorat, mastère). Le nombre d'étudiants en maîtrise et en DESS est en légère régression au profit des DEA. Les effectifs 1989-1990 ne sont pas connus.

Neuf départements - transport-logistique - d'IUT forment des techniciens supérieurs titulaires de DUT. En effet le nombre de départements a été porté de 6 à 9 au cours de ces deux dernières années par l'ouverture des départements de BRUGES (33), Le CREUSOT (71) et de CHARTRES (28).

Plusieurs grandes écoles dispensent un enseignement supérieur des transports ou prévoient des options "transport" : école supérieure des transports (EST) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (ENOES), HEC, ESSEC qui ont mis en place un "mastère" de management et ingénierie logistique, Ecole des praticiens du commerce international (EPSCI), CNAM, Ecole nationale de l'aviation civile (ENAC), Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC), Ecole supérieure du commerce extérieur (ESCE) ainsi que l'Institut portuaire d'enseignement et de recherche (CCI du HAVRE) et le Centre supérieur des transports maritimes (CCI de MARSEILLE), ESC de ROUEN, Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (ENTPE), Institut industriel du Nord (IDN) etc ...

BTS : Par arrêté du 19 avril 1990, a été créé le BTS "transports" à vocation plurimodale, en vue de préparer des futurs responsables d'exploitation dans les PME plus particulièrement. 10 établissements assurent cet enseignement depuis la rentrée 1990-91 et regroupent environ 280 élèves.

\* Les écoles gérées par les organismes professionnels de formation dans le transport ont globalement formé 360 élèves.

#### AFT :

ETT (Ecole du transit et des transports internationaux) forme des techniciens du transport (2 spécialisations : overseas et euronational terrestre). L'effectif global à la rentrée de 1990 était de 133 élèves (129 en 1989).

ETL : Ecole du transport et de la logistique du Nord créée en 1989 (techniciens). En 1990 1ère année de fonctionnement : 21 élèves.

EDTR : Ecole de Préparation à la Direction du Transport Routier préparant aux fonctions d'encadrement et de direction en 2 ans. A la rentrée 1990 on comptait 70 élèves (40 en 1ère année, 30 en 2ème année), en 1989 : 77 élèves (39 en 1ère année et 38 en 2ème année).

EPT : Ecole pratique du tourisme préparant à l'emploi d'agents de comptoir polyvalents pour les agences de voyage : 83 élèves (74 en 1989).

### **PROMOTRANS :**

Ecoles de maîtrise du transport routier (EMTR) à CAEN, LILLE et CERGY-PONTOISE (cadres des services commerciaux ou d'exploitation des transports). 120 élèves à la rentrée 1990 (82 en 1989).

Ecole européenne du transport (EET) (cadres de haut niveau) : l'effectif à la rentrée 1990 était de 37 (42 en 1989).

Ecole supérieure de maintenance de véhicules industriels (ESMVI), (chefs de parc, d'atelier, chefs d'équipe, responsables d'entretien ...). 52 élèves en 1990 (46 en 1989).

#### **3-4.1.2. Formations de niveau IV**

\* Le baccalauréat - exploitation des transports - a été créé en 1986. Depuis les effectifs formés ont rapidement progressé (+ 26 % de reçus en 1990 par rapport à 1989). 35 établissements (34 assistés par l'AFT) préparent à ce diplôme et il apparaît souhaitable de maîtriser la création de nouvelles sections. A noter la préparation par voie d'apprentissage diffusée au centre de VILLETTE d'ANTHON (38) et d'ANDRESY (78).

\* Le BT : Brevet de technicien transport :

On assiste à une stabilisation des effectifs formés au cours des trois dernières années liée à la suppression de l'examen à compter de 1992. Les résultats de 1990 font apparaître une baisse du pourcentage des reçus (64 % au lieu de 70 % en 1989 et 72 % en 1988).

#### **3-4.1.3. Formations de niveau V**

\* BEP agent du transport :

L'enseignement est délivré dans 36 établissements (34 assistés par l'AFT). Les résultats sont de 73 % de reçus contre 69 % en 1989. Les effectifs formés ont diminué de 11 %.

\* BEP conduite et services dans le transport routier - CAP de conducteur routier :

Le CAP se prépare dans le cadre de la formation initiale en lycée professionnel ou en CFA. Se développe aussi sa préparation en formation continue dans le cadre des formations en alternance (contrats de qualification).

52 établissements et 3 CFA préparent à ce CAP.

PROMOTRANS assure cette préparation par unités capitalisables.

Par arrêté du 19 juin 1990, a été créé le BEP - conduite et services dans le transport routier -, et parallèlement s'est opérée une réactualisation du CAP qui devient CAP de conduite routière.

Le CAP devient un diplôme associé au BEP. La préparation de ce dernier comporte des enseignements renforcés dans les domaines suivants : langue, gestion, communication, pour tenir compte des évolutions du métier de conducteur routier induisant des besoins supplémentaires de qualifications.

Une seule préparation conduira aux deux diplômes, l'obtention du BEP sanctionnant un examen plus complet que celui du CAP.

Actuellement toutes les sections CAP n'assurent pas les enseignements complémentaires permettant de présenter l'examen du BEP mais environ 960 élèves (939 assistés par l'AFT) suivent cette formation depuis la rentrée 90-91.

A noter également l'existence d'un CAP de déménageur enseigné par la voie de l'apprentissage (CFA AFT), un CAP d'agent de magasinage et de messagerie, remplacé par un BEP distribution magasinage.

### **3-4.2. Formation professionnelle continue**

#### **3-4.2.1. Le Brevet professionnel (BP)**

Le BP est préparé selon diverses formules : par correspondance par Télé.Formation.transports (T.F.T.) et en alternance dans le cadre des contrats de qualification.

#### **3-4.2.2. Le CFP de conducteur routier :**

Titre homologué par la commission des titres et diplômes de l'enseignement technologique, délivré par le ministère du travail, sa préparation est principalement assurée par l'AFPA mais également par divers organismes, agréés à cet effet par le ministère du travail : AFT, Centres du ministère de la Défense en liaison avec l'AFT, PROMOTRANS et quelques autres centres privés indépendants de la profession.

En fait il convient de distinguer deux filières :

### Marchandises :

- M 128 : option marchandises sur porteur  
 M 148 : option grand routier marchandises sur tous véhicules

### Voyageurs :

- M 138 : option voyageurs  
 CPP grand tourisme (certificat de perfectionnement professionnel).

Les effectifs ayant bénéficié de cette formation progressent mais les résultats font apparaître un taux de réussite en baisse : 63 % au lieu de 68 % en 1989.

CFP		1988	1989	1990
AFPA (+ autres centres agréés)	Présentés	2 003	2 187	2 090
	Reçus	1 351	1 345	1 352
AFT	P	799	905	781
	R	538	649	605
AFT-Armée	P	526	578	573
	R	455	499	480
PROMOTRANS	P	42	103	120
	R	31	77	90

### 3-4.2.3. Formation des jeunes par voie de l'alternance

	1988	1989	1990	Contrats pris en charge par l'AFT	
				1989	1990
S.I.V.P.	614	248	64	234	59
Contrat d'adaptation	2 412	2 340	2 097	2 194	1 949
Contrat de qualification	2 299	2 517	3 336	2 185	2 961
<b>TOTAL</b>	<b>5 325</b>	<b>5 105</b>	<b>5 497</b>	<b>4 613</b>	<b>4 969</b>

Le nombre de stages d'initiation à la vie professionnelle (SIVP) poursuit sa régression. En revanche, le nombre de contrats de qualification ne cesse de s'accroître.

### 3-4.2.4. Congés individuels de formation (CIF)

Le CIF permet à tout salarié, quel que soit l'effectif de son entreprise, de suivre pendant le temps de travail, à son initiative et à titre individuel des actions de formation de son choix, indépendamment du plan de formation de l'entreprise et sous réserve d'une autorisation d'absence de son employeur. Il est financé par une contribution obligatoire des entreprises de 0,15 % dès lors qu'elles emploient plus de 10 personnes, prélevée sur leur contribution minimale obligatoire de 1,2 % au financement de la formation professionnelle continue.

Le FONGECIF-Transports, organisme professionnel national a été créé en 1983 par les partenaires sociaux pour financer les CIF des salariés du transport routier et des activités auxiliaires du transport, de la navigation fluviale et des transports publics urbains.

Nombre de congés individuels de formation pris en charge par catégories socio-professionnelles

	1988	1989	1990		
			CIF	CFI *	TOTAL
ouvriers et ouvriers qualifiés	706	479	436	210	646
employés	106	116	50	9	59
agents de maîtrise, techniciens	49	44	29	3	32
ingénieurs et cadres	31	17	22	1	23
<b>TOTAL</b>	<b>892</b>	<b>656</b>	<b>537</b>	<b>223</b>	<b>760</b>

(\*) CFI : Crédit formation individualisé. Il s'agit des salariés adultes, bénéficiaire du Crédit formation depuis l'accord patronat/syndicats du 21 février 1990 et l'accord avec l'Etat du 28 mars 1990 (Le Crédit formation avait été initialement réservé aux jeunes sortis du système scolaire sans qualification). Ces actions se réalisent dans le cadre des CIF et sont réservées dans un premier temps aux salariés désireux d'acquérir une formation de niveau V. Elles doivent déboucher sur un diplôme (Education nationale ou enseignement technologique) ou correspondre à une qualification professionnelle reconnue par une convention collective de branche ou par une commission paritaire nationale de l'emploi d'une branche professionnelle.

La proportion de femmes est en moyenne de 15 à 20 %, mais se situe au-dessus de cette moyenne dans la catégorie des agents de maîtrise et atteint même parfois 50 % chez les employés.

Nombre de congés individuels de formation par type d'objectifs

	1988	1989	1990
Reconversion	101	131	149
Promotion	394	289	143
Perfectionnement professionnel	397	236	448
Ouverture à la culture et à la vie sociale (*)	-	-	20
<b>TOTAUX</b>	<b>892</b>	<b>656</b>	<b>760</b>

(\*) Petits stages courts sans liens avec le transport (secourisme, sauvetage en mer, accueil des drogués et des handicapés etc...).

Formations spécifiquement Transports prises en charge par le FONGECIF

	NOMBRE	
	C.I.F.	C.F.I.
. Attestations de capacité	103	-
. Attestations de capacité (formation plus large)	9	-
. BP Transport	15	-
. Perfectionnement Conducteurs Routiers	80	-
. CFP Conducteurs routiers	2	18
. Certificat de Capacité d'Ambulancier	9	93
. Mécanique Auto Diésel. Maintenance VI	6	15
. Matières Dangereuses	16	-
. Divers Transport		
- EST	4	
- DUT	1	
- Responsable d'exploitation et de gestion	7	
- Agent commercial du Transport	1	
- Agent d'exploitation du transport	45	
- Conducteur Chef Bord Ambulancier	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>127</b>
Total Engagement : 18 809 575 f. dont F :	11 812 230	6 997 345
Coûts Moyens :	39 638	55 097
Part du Transport/au total : 35 %	32 %	42 %

Formations réalisées par AFT : 3 571 602F. (234)

Formations réalisées par Promotrans : 939 254 F (85)

### 3-4.3. Financement

\* **Taxe parafiscale** en faveur du développement de la formation professionnelle dans les transports :

Le décret du 14 janvier 1991 a reconduit cette taxe pour une période de 5 ans et a élargi son assiette aux véhicules de transport de marchandises de moins de 3,5 tonnes compte tenu des besoins importants de formation recensés pour cette catégorie de conducteurs et les entreprises de transports légers.

Un arrêté du même jour a fixé les montants suivants pour chaque catégorie de véhicules visés (taux d'augmentation 12 %) :

- 425 Frs : véhicules de PTAC > 3,5 T et < 6 T
- 635 Frs : véhicules de PTAC > 6 T et < 11 T
- 955 Frs : véhicules de PTAC > 11 T, tracteurs routiers, véhicules de transport en commun de personnes.

Un arrêté interviendra prochainement pour fixer le montant de la taxe applicable aux véhicules de - de 3,5 T.

\* **Programme budgétaire** : aide à la formation professionnelle.

En 1990 le montant du soutien apporté par l'Etat (DTT) aux actions de formation s'élève à 2,3 MF.

Orientations retenues :

- formation des conducteurs à la sécurité,
- amélioration de la formation des conducteurs tourisme et grand tourisme,
- formation des conducteurs, cadres et dirigeants aux nouvelles techniques de communication et de gestion.

6 conventions ont été passées à ce titre avec l'AFT et PROMOTRANS :

- formation de 234 h à 100 conducteurs de citerne (Promotrans)
- formation de 240 h à 35 conducteurs routiers tourisme et grand tourisme (Promotrans)
- perfectionnement à la sécurité en 16 h de 200 conducteurs de transports scolaires (AFT)
- perfectionnement en 40 h de 140 conducteurs d'autocars de grand tourisme (AFT)
- perfectionnement en 8 h de 600 conducteurs de véhicules citernes de produits dangereux (AFT)
- initiation en 8 h de 300 chefs de PME aux nouvelles techniques de gestion (AFT).

A noter que plusieurs autres ministères apportent également leur concours financier à la formation professionnelle dans les transports : ministère chargé de l'Éducation nationale et ministère chargé du Travail.

#### 3-4.4. Suites données au contrat d'études prévisionnelles (CEP)

Les résultats des 5 études prévisionnelles réalisées dans le cadre du C.E.P. signé en 1988 entre l'UFT et le Secrétaire d'Etat à la formation professionnelle - rendus publics début 1990 - ont servi de base à la négociation avec la profession d'un contrat pluriannuel d'engagement de développement de la formation professionnelle au sein des entreprises de transport. Cette négociation est en cours d'achèvement et la signature de ce contrat devrait intervenir très prochainement.

#### 3-4.5. Nouvelles formations

Un nouveau produit de formation "**Ecosécurité**" a été lancé par l'AFT-IFTIM, dans toute la France, pour améliorer la sécurité routière et la sécurité du travail et également pour réduire les consommations de carburant et les coûts de maintenance ou d'immobilisation.

Ce produit a été mis au point en collaboration avec l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (AFME), IVECO, les Mutuelles du Mans et RVI, avec en arrière plan, l'espoir d'améliorer l'image de marque de l'entreprise de transport routier.

La démarche se présente sous forme de modules : sensibilisation aux risques et aux coûts, audit de sinistralité, mise en place d'outils de suivi des risques, évaluation et optimisation de la "force de conduite" de l'entreprise, le tout débouchant sur un plan d'action pour l'entreprise.

De même, en partenariat avec les Centres d'études des langues (CEL) des chambres de commerce et d'industrie, une méthode d'apprentissage des langues (vocabulaire professionnel) à tous les niveaux, a été créée. Il s'agit de **TRANSPOLANGUES**. L'expérience a commencé par la mise en place de l'anglais.

L'A.F.T. propose en outre depuis 1990 une gamme complète d'enseignements (stages, cours, télé-enseignement, monographie des différents pays de la communauté) baptisée **Eurotrans**, dans le but d'amener les transporteurs à une connaissance plus fine des nouveaux marchés européens.

Il convient de signaler enfin la création fin 1990 d'une formation de "**conseiller commercial en location de véhicules industriels**", formation de longue durée par alternance. Elle s'adresse aux demandeurs d'emploi de 18 à 26 ans de niveau Bac + 2 ou équivalent sélectionnés après un entretien d'admission. La profession des loueurs manque de "commerciaux" et réclame depuis plusieurs années une formation à cette qualification.

### 3-4.6. La formation des cadres et des dirigeants dans tous les modes

Le fait le plus marquant de l'année 1990 a été la création à Paris d'un Institut international de management pour la logistique (I.M.L.) sous forme d'association avec l'A.F.T. - I.F.T.I.M. et l'école polytechnique fédérale de Lausanne. Cette dernière abrite l'I.M.L.

L'I.M.L. aura pour élèves des cadres de direction de haut niveau et des ingénieurs spécialisés en logistique, qui viendront acquérir une formation complémentaire ou une formation continue. L'I.M.L. bénéficiera de l'environnement international de l'école polytechnique de Lausanne, dont le tiers des élèves et des professeurs est issu de l'étranger. Cette création européenne, en gestation depuis déjà plusieurs années, correspond bien à la nécessité d'améliorer la formation des cadres et dirigeants du transport, soulignée par le CNT dans son rapport sur ce sujet et maintenant largement comprise dans la profession. On note avec intérêt que l'accent sera également mis sur la recherche.

L'I.M.L. réunit un ensemble d'entreprises fondatrices prestigieuses et a noué des liens avec de nombreux établissements universitaires français (E.N.P.C.) et européens.

Par ailleurs, l'A.F.T. - I.F.T.I.M. a décidé de mettre l'accent sur les transports de personnes en réunissant son offre de formation dans ce domaine sous la dénomination "Pôle voyageurs". Les formations initiales et continues destinées aux cadres et dirigeants actuels et futurs y trouvent une place importante, avec un intérêt particulier pour le tourisme.

### 3-5. FORMATION DANS LA NAVIGATION FLUVIALE -

#### 3-5.1. Formation des jeunes et apprentissage

Elle est assurée principalement par le centre professionnel du TREMBLAY sur MAULDRE.

Les effectifs en formation en 1990 marquent une sensible augmentation par rapport à l'année précédente : + 32 %.

	1989	1990
C.P.A.	8	7
1ère année	18	24
2ème année	12	19
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>50</b>

Il est à noter selon la direction du centre que, pour la quatrième année consécutive, les demandes en apprentis émanant des entreprises n'ont pu toutes être satisfaites.

Les résultats du CAP de navigation fluviale à la session 1990 ont été les suivants :

Présentés :	12 (2 fois moins que l'année dernière)
Reçus :	7
Bénéficiaires de la pratique :	4
Recalé :	1

### 3-5.2. Le Brevet professionnel

Sa préparation est toujours suivie par quelques bateliers en "unités capitalisables". Aucun des candidats n'a pu recevoir le B.P. en 1990, aucun ne réunissant la totalité des unités.

Actuellement le point de situation est le suivant :

- résultats de 1990 :
  - 2 candidats reçus - unité 1
  - 2 candidats éliminés - unité 2
  - 1 candidat non présenté - unité 1 et 3
  
- inscrits en 1991 :
  - 3 candidats en unité 1  
(Transport fluvial)
  - 4 candidats en unité 2  
(droit, économie, comptabilité et gestion)
  - 2 candidats en unité 3  
(monde actuel, français, maths)

La préparation au B.P. Transport est très ardue et demande une persévérance soutenue pendant trois ans, ce qui apparaît difficile quand le candidat voyage pour exercer son métier de transporteur.

### 3-5.3. Formation des adultes

#### *Perfectionnement des artisans bateliers*

\* Les stages dits de "40 h" conditionnent l'obtention de certaines aides publiques.

La fréquentation de ces stages, bien qu'en diminution constante, est toujours assez soutenue. Les tableaux ci-dessous en donnent l'évolution :

	au 31/12/89	au 31/12/90
- inscrits depuis l'origine 1978	1 379	1 449
- titulaires de l'attestation	956	1 023
- en cours de formation	204	212
- nouveaux inscrits de l'année	103	70
- ont obtenu une attestation	86	67

### **Formation ADNR pour le transport de matières dangereuses**

Cette formation obligatoire au plan européen a été lancée et est dispensée par l'organisme Fluvia. Elle a accueilli 83 artisans bateliers au travers de sessions de formation de 40 heures.

### **Formation continue des salariés**

Les formations dispensées vis-à-vis du personnel navigant le sont essentiellement par Fluvia.

- concernant le domaine de la sécurité :

- 117 stagiaires ont participé aux stages de formation pour le transport de matières dangereuses dans le cadre des prescriptions de l'arrêté de 1979.

- 18 stagiaires ont participé à des stages ADNR.

- concernant l'obtention des qualifications réglementaires pour le transport de passagers,

Fluvia a assuré la formation de 36 stagiaires.

### **3-6. TRANSPORTS AÉRIENS -**

Comme les années précédentes le pourcentage de la masse salariale consacrée par les compagnies aériennes en 1990 à la formation est nettement supérieur à la moyenne nationale et ne fait qu'augmenter : 19,81 % à AIR INTER, 15,7 % à AIR FRANCE, 14,12 % à UTA et 14,91 % à TAT (à titre d'exemple dans cette dernière entreprise le pourcentage considéré était de 4,14 % en 1988 et 9,1 % en 1989).

L'effort reste toujours très inégal selon les catégories de personnel, la part revenant aux navigants techniques étant de loin, la plus importante.

Le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation des navigants techniques va croissant. Le coût des qualifications de ce type sur les appareils utilisés par l'entreprise est très élevé et tout changement ou restructuration de la flotte entraîne des formations et des coûts supplémentaires. A cela il convient d'ajouter qu'à l'issue de plusieurs tables rondes regroupant transporteurs, écoles de formation et l'administration, des dispositions ont été mises en place pour que les entreprises de transport public s'engagent également dans la formation générale des navigants.

L'Etat a souhaité que tous les transporteurs intéressés participent à l'effort commun de formation : les mesures déjà prises en 1989 dans ce domaine ont été reconduites en 1990 avec certaines modifications (circulaire 3632 DGAC du 13 décembre 1990). Les entreprises doivent communiquer à l'administration un plan de formation des navigants techniques qui porte au moins sur 3 ans. Précisons également que certaines compagnies (AIR FRANCE, AIR INTER, UTA et TAT) prennent en charge la totalité de la formation de candidats issus du cycle scolaire (élèves dits "ab initio"). Cet effort s'ajoute à celui de l'Etat qui a sélectionné 140 élèves en 1989, 180 en 1990 et qui en sélectionnera 100 en 1991. La plus grande partie du coût de cette formation est pris en charge par la Direction Générale de l'Aviation civile. Au total, 480 pilotes environ entreront en fonction en 1991.

On constate pour l'année 1990 un effort certain des compagnies aériennes en faveur de la formation des personnels au sol qui reste toutefois moins important que celui réservé au personnel navigant.

La formation des mécaniciens fait l'objet d'une attention particulière avec le développement de formations dans des écoles liées à des compagnies aériennes (CIPRA et TAT, Ecole supérieure des métiers de l'aéronautique et AIR LITTORAL). Seule la Compagnie AIR FRANCE s'intéresse à la formation initiale des mécaniciens avion et les efforts de l'Education nationale sont négligeables. La satisfaction des offres d'emploi dans ce secteur passe par une concertation entre les compagnies aériennes et les avionneurs qui ont un besoin identique de main d'oeuvre.

Enfin on voit poindre des actions de formation d'agents commerciaux (passagers ou fret) qui s'inscrivaient jusque-là dans des contrats de qualification.

### 3-7. LES REMONTÉES MÉCANIQUES -

Le syndicat national des téléphériques et téléskis de France, organise des examens de conducteurs d'appareils - téléskis, télésièges, télécabines - pour des candidats présentés par les exploitants et ayant déjà un minimum d'expérience.

	1988	1989	1990
candidats présentés	749	766	755
candidats reçus	570	562	583

Le CAP de "transport par câbles et remontées mécaniques" est préparé en 2 ans à l'issue de la 3ème dans 9 établissements de l'Education nationale. Il forme à la mécanique et à la réparation de ces appareils et de quelques autres transports par câble de l'industrie.

En 1990, 42 candidats ont été reçus sur 58 présentés.

Sa transformation en BEP est envisagée

Les titulaires du CAP peuvent poursuivre les études jusqu'au baccalauréat professionnel de maintenance des systèmes mécaniques automatisés (MSMA).

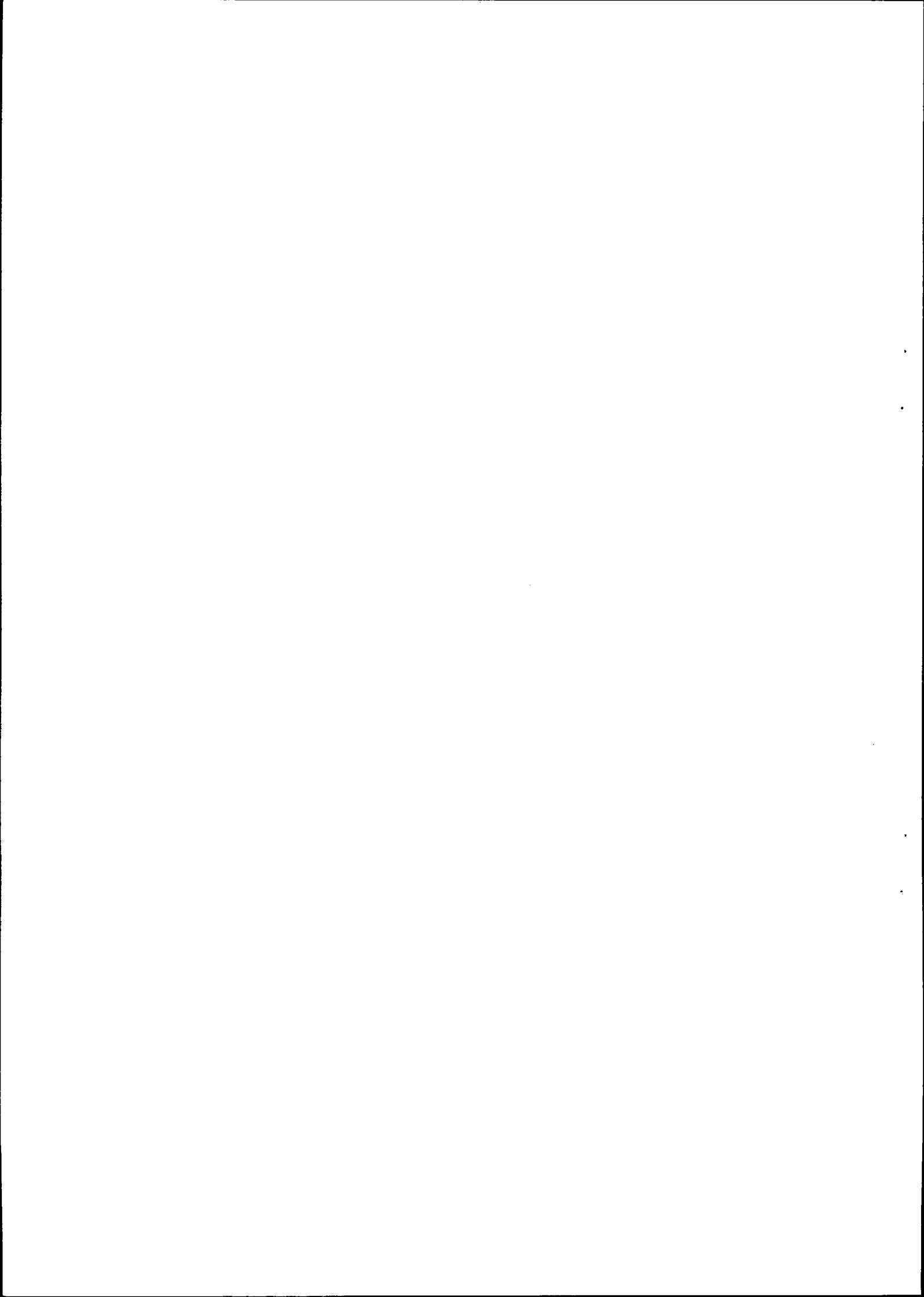
Une formation de même niveau est possible à Cluses sous forme d'apprentissage.

Le CNT, soucieux de soutenir les efforts importants de formation initiale et permanente réalisés dans le secteur des transports, estime qu'il est important :

- de renforcer dans ce domaine l'approche intermodale, qui pourrait prendre la forme d'échanges de formateurs et de stagiaires, puis d'organisation de formations communes sur des thèmes transversaux (sécurité, recherche de fret, accueil et information des passagers ..)

- de poursuivre les efforts visant à une meilleure qualification des jeunes et des demandeurs d'emploi à l'embauche, ainsi que des salariés déjà employés dans les entreprises du secteur, afin d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises dans la perspective du marché unique européen

- dans ce même but de privilégier à tous les niveaux les formations donnant une ouverture sur la CEE (langues, connaissance des marchés européens ...)



**Quatrième Partie**  
**CONDITIONS DE TRAVAIL**  
**ET SÉCURITÉ DU TRAVAIL**

#### 4-1. LA DURÉE DU TRAVAIL -

- Le ministère du travail de l'emploi et de la formation professionnelle, dans son enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'oeuvre (enquête ACEMO) fournit des éléments indicatifs sur la durée du travail dans les transports (tableau n° 15).

Cette enquête appréhende tous les établissements de plus de 50 salariés, 1/3 des établissements de 10 à 49 salariés mais aucun établissement de moins de 10 salariés.

Ainsi, les très nombreuses petites entreprises de transport routier échappent à cette investigation.

Les données relatives à la répartition des ouvriers et des salariés non-ouvriers selon la durée effective du travail, dans les transports et dans certaines autres activités sont actualisées pour 1990 par le tableau n° 16.

##### 4-1.1. La durée du travail dans les transports routiers reste difficile à connaître :

- *Plan national*

• L'exploitation de l'enquête emploi de l'I.N.S.E.E./O.E.S.T. auprès des ménages permet de donner une évolution, plutôt que des niveaux, les chiffres étant trop agrégés et ne permettant pas d'isoler le transport routier de marchandises, où le problème se pose avec une particulière acuité.

**Evolution de la durée hebdomadaire moyenne habituelle du travail  
des salariés à temps complet des transports**

	1985	1986	1987	1988	1989
Secteur privé	- 0,5 %	- 0,7 %	1 %	1,9 %	- 1,9 %
Secteur public	- 1,0 %	0,5 %	0 %	0 %	- 0,8 %
Ensemble	- 0,7 %	0 %	0,5 %	1,5 %	- 1,2 %

Ainsi les salariés des transports du secteur privé -qui ne comprend pas que le transport routier- effectuant plus de 45 h/semaine représentaient 22,8 % des réponses à l'enquête I.N.S.E.E.

La durée hebdomadaire moyenne du travail déclarée par les salariés des entreprises privées de transport aurait diminué de près de 48 minutes en 1989.

- Les seuls éléments disponibles actuellement pour les chauffeurs routiers sont ceux fournis par l'enquête de l'I.N.R.E.T.S. réalisée dans les départements de la région Rhône-Alpes en 85-86 auprès d'entreprises de taille moyenne.

Le temps de conduite des 361 conducteurs interrogés, tous salariés serait de 34 h, le temps de manutention de 11 h environ, soit une durée hebdomadaire de 45 h par semaine.

Mais pour 60 % d'entre eux, le temps de conduite dépassant 40 h, la durée globale du travail, incluant les temps "à disposition" (manutention, attente, etc...) entraînerait une charge supérieure à 52 h par semaine.

- Le lancement d'une enquête auprès des conducteurs professionnels de véhicules routiers lourds est envisagé.

Ce projet, qui serait conduit par l'I.N.R.E.T.S., s'inscrit dans la ligne d'une enquête menée en 1982-1983 sur les conditions de travail des conducteurs de poids lourds par l'O.N.S.E.R.

A l'initiative de l'O.E.S.T., son montage financier est actuellement à l'étude, en concertation avec les différents partenaires.

#### - *Plan communautaire*

La France a déposé, fin 1989, à l'issue de sa présidence des Communautés Européennes, un memorandum visant à compléter le règlement social existant en y regroupant sous l'appellation de "durée du travail" l'ensemble des temps d'activité des conducteurs routiers.

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

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

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

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

Ce mémorandum a été présenté au Comité Paritaire Européen des Transports Routiers, lors de sa séance du 18 1991.

#### 4.1.2. Durée du travail dans les transports aériens

En **droit interne** aucune disposition n'est intervenue en 1990 dans le domaine de la durée du travail dans le secteur des transports aériens.

- Un certain nombre d'autorisations de dépassement des limites aux temps de vol et de repos du *personnel navigant* ont été accordées.

Le champ des entreprises concernées (Air France, U.T.A., Minerve) s'est élargi à d'autres compagnies comme Aéromaritime, Air Outre Mer, T.E.A. France, Air Liberté. De ce fait les autorisations accordées par l'administration sont en progression.

Comme en 1989 les vols de B 747.400 à long rayon d'action se sont poursuivis et l'année 1990 a vu la mise en service du B 767.200 par Aéromaritime dans les conditions identiques. L'administration, lors de l'examen des demandes, s'est toujours préoccupée des conditions dans lesquelles l'équipage renforcé pouvait prendre des repos à bord : ces vols ont été particulièrement suivis en ce qui concerne leurs conditions d'exécution et des comptes rendus ont été exigés des compagnies.

- En ce qui concerne le *personnel au sol*, la durée de travail pratiquée est au plus égale à la durée légale et souvent lui est inférieure. A la suite d'accords d'entreprise, aucune demande d'autorisation d'heures supplémentaires n'a été présentée aux services chargés du contrôle social.

Par contre, dans le **domaine communautaire**, des évolutions sont prévisibles, liées à l'élaboration de deux propositions de directives européennes :

- la proposition concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (cf 1ère partie) - ce texte, de portée générale, concerne tous les salariés du secteur privé. Des possibilités de dérogation sont prévues pour les activités de transport, notamment pour le personnel navigant.

- une proposition concernant spécialement la durée du travail du personnel navigant technique, les règles concernant le personnel navigant commercial ayant été renvoyées à un texte ultérieur.

Après le rejet d'un premier texte, la Commission, ne disposant pas d'experts en la matière a décidé d'harmoniser ses travaux avec ceux du groupe de travail sur les temps de vol du Joint Aviation Authorities (J.A.A.).

Parallèlement un Comité Paritaire de l'Aviation Civile a vu le jour à Bruxelles (Décision de la Commission du 30 juillet 1990), comme dans d'autres branches des transports. L'avis de ce comité, intégré par les professionnels, est sollicité par la Commission, en particulier sur le dossier concernant les temps de vol.

Compte tenu de l'importance du sujet traité, de nombreuses discussions seront encore nécessaires.

## 4.2. LE CONTRÔLE ET LES SANCTIONS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

Le rapport annuel de l'an dernier avait fait état des principales conclusions du rapport établi par un groupe de travail du CNT sur les contrôles de la réglementation dans les transports routiers.

Cette année, en plus des rubriques habituelles, il a paru intéressant de dresser un bilan des suites qu'il a comporté dans cinq grands domaines :

### 4.2.1 Bilan du rapport DOGUET-MERLET

#### 4.2.1.1. Législation et réglementation

- Un projet de loi portant dispositions diverses en matière de transports, modifiant les articles 7 et 8 de la LOTI, précise les conditions d'honorabilité professionnelle qui, si elles ne sont plus remplies par la ou les personnes qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de transport de l'entreprise, entraînent la radiation de ladite entreprise du registre des transporteurs. Ce même projet de loi rattache à la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée la répression des infractions à la réglementation du cabotage effectué par des transporteurs non résidents de manière irrégulière.

- En matière de limiteurs de vitesse par construction, la France a eu un rôle très actif vis-à-vis de la CEE et de la Commission économique pour l'Europe à Genève pour mettre au point un cahier des charges précis, tenant compte de l'expérience française en la matière. Les deux projets, identiques au départ, devraient entrer au cours de 1991 dans le processus de décision et, pour Genève, dans celui de l'adhésion requise des différents pays.

La fixation au niveau européen de vitesses limites pour les différentes catégories de véhicules et de voies, actuellement au point mort, devrait être prochainement remise à l'ordre du jour, en liaison avec ce qui est prévu à l'alinéa précédent.

- Les sujets difficiles de la sous-traitance et du cabotage ont respectivement fait l'objet d'explications et d'instructions détaillées des 1er et 22 juin 1990.

- Quant aux habilitations des contrôleurs, elles ont été complétées par le décret 91-184 du 19 février 1991 qui leur permet la constatation des infractions d'excès de vitesse relevées sur les enregistrements des chronotachygraphes, de signalisation des transports exceptionnels, de dimensions des véhicules et de leur chargement ou de pneumatiques. (mesure considérée comme acquise dans le rapport DOGUET-MERLET).

Le Conseil d'Etat vient d'être saisi d'une demande d'avis sur la portée exacte de l'article 9 de la LOTI, qui prévoit la responsabilité du donneur d'ordres.

#### 4.2.1.2. Organisation des contrôles

- L'organisation des contrôles en entreprise et sur route a été révisée ou précisée par les circulaires des 1er juin et 3 juillet 1990, qui ont également redéfini les objectifs essentiels poursuivis : améliorer le respect des règles qui structurent l'activité du transport routier ou conditionnent la sécurité de celui-ci, particulièrement les temps de conduite et de repos, les vitesses, les poids et dimensions.

- De nouvelles règles de suivi statistique ont également été adoptées pour satisfaire à l'ensemble des besoins de la DTT, de la CEE et du CNT, et ont fait l'objet de la circulaire du 20 décembre 1990. La Direction générale des douanes, par note B/2 du 7 février 1991 et l'Inspection du Travail des transports les ont adoptées pour 1991 en les accompagnant de la création d'un logiciel de saisie adaptée. La gendarmerie fournira, à partir de l'année 1991 des chiffres recensés sur des bases semblables.

- Par ailleurs la responsabilité de la mise en oeuvre des pesées a été transférée de la Direction des routes à la Direction des transports terrestres, avec un rattachement de la gestion des moyens budgétaires correspondants à son service chargé de la coordination des contrôles.

- En ce qui concerne les contrôles concertés sur route, il en a été organisé avec la totalité des pays limitrophes membres de la CEE, sauf l'Italie. Mais les blocages qui subsistaient avec ce pays ont été levés au cours de deux réunions communes et trois dates ont d'ores et déjà été retenues d'ici à la fin de 1991 pour de tels contrôles.

- La circulaire du 1.6.1990 de la DTT qui a traité de la sous-traitance et a abordé certains cas d'implication de la responsabilité des donneurs d'ordres a été diffusée à toutes les subdivisions de l'inspection.

- Par deux notes du 16 mars 1990 et du 7 février 1991, le bureau B/2 de la Direction générale des douanes a rappelé à ses directeurs régionaux la nécessité de faire établir, de façon systématique, les bulletins de contrôle par les agents lors des opérations de vérification et de les transmettre aux DDE. Des instructions analogues ont été donnée par la Direction centrale des polices urbaines et par la direction générale de la gendarmerie.

- Une instruction du 17 septembre 1990, destinée à compléter la lettre-circulaire n° 7/90 du Ministère des transports du 22 juin 1990, a été diffusée dans toutes les directions afin de préciser les modalités de contrôle des opérations de cabotage par le service des douanes.

- Des opérations de contrôle au niveau national, décidées par la gendarmerie en liaison avec la DTT, sont désormais prévues, la prochaine devant porter sur le respect des interdictions de circulation les week-ends.

#### 4.2.1.3. Effectifs et formation des corps de contrôle

- La nécessaire remise à niveau de l'effectif des contrôleurs a été accélérée par l'obtention de l'accord du Budget et de la Fonction publique sur un plan pluriannuel de résorption du corps des adjoints de contrôle (20 transformations d'emplois au budget 1991), ainsi que par la création en 1991 de 10 postes budgétaires de contrôleurs. Ces mesures ont permis qu'au concours, dont les résultats seront connus à la mi-avril prochain, 13 postes soient pourvus par le concours externe et 26 par l'interne. En outre, le "repyramidage" des corps de catégorie B permettra de disposer en 1992 de 34 postes de contrôleurs divisionnaires (au lieu de 16 en 1990).

Quant à la formation continue, elle a compris 17 journées dont une a été renouvelée trois fois sur le cabotage au profit de 250 personnes. Les autres stages de formation continue ont été suivis au total par 180 agents. Cette formation est ouverte chaque fois que possible à des formateurs des autres corps de contrôle.

A l'Inspection du travail des transports, un plan sur 4 ans (1991-1994) de transformations d'emplois de contrôleurs en inspecteurs décidé pour le corps interministériel fait l'objet d'un projet de décret qui vient de recevoir l'aval du Conseil d'Etat.

Après l'échec d'une proposition de création d'emplois de contrôleurs au projet de budget pour 1991, et qui va être reprise pour 1992, une réflexion est lancée pour aboutir à des propositions plus larges de créations d'emploi.

- Les effectifs des gendarmes ont été et seront renforcés par plusieurs mesures :

- création en 1990 de 14 brigades mobiles mises en service dans les 14 départements à fort taux d'accidents
- création systématique des emplois nécessaires pour couvrir les mises en service de nouvelles sections d'autoroutes (hors agglomérations), soit par renforcement d'unités existantes, soit par création de nouvelles brigades
- programme pluriannuel de renforcement des effectifs aussi bien territoriaux que spécialisés portant sur 4000 postes de 1991 à 1994.

Les stages de formation à la réglementation des transports destinés aux agents des BMU ont été sensiblement multipliés et associent plus souvent des contrôleurs du Ministère des transports et des spécialistes de matières dangereuses. Des contacts ont été pris avec la DTT pour mettre au point des formations de formateurs.

#### 4.2.1.4. Moyens matériels

En mars 1991, les 22 directions régionales de l'Equipement sont équipées de fourgons aménagés en bureaux mobiles dotés d'équipements divers dont une paire de pesons. Les dotations en véhicules seront renforcées en 1991 et 1992, en fonction des disponibilités budgétaires effectives, dans les Directions régionales de l'Equipement où la situation géographique et le trafic routier le justifient.

Des moyens de pesées fixes destinés à être implantés sur les tronçons autoroutiers à plus fort trafic de poids lourds ont été acquis en décembre 1990 (16 ponts pèse essieux). Huit autres matériels identiques devraient être financés en 1991, cette politique devant se poursuivre en 1992 et 1993.

- L'administration a continué en 1990 à doter les services de contrôle en matériel d'analyse de disques de chronotachygraphe en acquérant pour l'application LE-CADISC de nouvelles têtes de lecture. Ce matériel est destiné aux directions départementales des régions où les prélèvements de disques sont les plus importants. Cet équipement doit se poursuivre dans les années qui viennent.

La dotation des corps en uniforme de lecteurs manuels de disques de chronotachygraphes a donné lieu aux mesures suivantes :

o Douanes : achat en 1990 d'appareils utilisés par la Direction régionale de Lille ; au vu des résultats, la direction générale envisage de généraliser ce dispositif à toute la France.

o Gendarmerie : décision de principe d'en doter les unités mobiles. Les crédits nécessaires n'ont pas encore été dégagés.

o Polices urbaines : la dotation des agents des BMU commence sur les crédits du budget de 1991.

L'équipement des subdivisions de l'Inspection du travail des transports en appareils de lecture de disques "SDH" s'est poursuivi en 1990 et 1991 par le financement de six unités.

- Le mémento de réglementation à la disposition des unités spécialisées a été refondu puis édité à 30.000 exemplaires pour être à la disposition de chaque gendarme (au lieu d'un exemplaire pour trois antérieurement).

L'informatisation complète du système permettra des mises à jour beaucoup plus fréquentes et rapides, réalisées en liaison très étroite entre la direction générale de la gendarmerie et la direction des transports terrestres.

- Le plan d'équipement en centres de visites techniques a été poursuivi avec l'ouverture en 1990 de 10 nouveaux centres. Une quatrième phase d'équipement a été réalisée pour les rendre progressivement tous accessibles par Minitel.

#### 4.2.1.5. Les incitations à une modification des comportements et les sanctions

- Le suivi des suites judiciaires par l'échelon interrégional de l'Inspection et qui s'appuie sur une circulaire commune Travail/Justice donne des résultats satisfaisants.

- Les moyens des Officiers du Ministère public (OMP) sont sensiblement améliorés avec l'achèvement fin 1991 de leur informatisation, ce qui va largement contribuer à accélérer les procédures.

De plus, les procédures simplifiées respectant les droits des contrevenants et les prérogatives des tribunaux, à savoir le système des ordonnances pénales, traitées par les O.M.P., progressent en nombre. Parallèlement, le Ministère de la Justice réfléchit au problème de l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à la réglementation sociale européenne.

- La révision générale du Code NATINF n'est pas envisagée, la précédente datant de 1987. En revanche, elle est en cours pour le domaine touchant au transport des matières dangereuses.

En outre, les procédures accélérées (transmission rapide des PV par les services verbalisateurs, convocation des contrevenants par l'officier ou l'agent de police judiciaire avec fixation immédiate de la date d'audience du tribunal) se répandent et réduisent sensiblement les délais pendant lesquels des interventions peuvent se produire.

- Un séminaire destiné à la formation continue des magistrats dans le domaine des transports a été organisé à l'Ecole nationale de la Magistrature les 28 et 29 mai prochains avec le concours de la Direction des transports terrestres.

- Une intégration croissante par les tribunaux des affaires "poids lourds" dans la mise en oeuvre de politiques pénales dans le domaine de la sécurité routière est constatée. Dans cet esprit, se multiplient à l'initiative des Procureurs et des Préfets, les expériences principalement axées sur des peines de substitution à des suspensions de permis de conduire ou à des condamnations pénales et qui concernent essentiellement les conducteurs professionnels :

- o sessions de formation et de sensibilisation de la Prévention routière ;
- o affectation temporaire à des services de grands blessés, à des SAMU.

Elles sont parfois assorties de mises à l'épreuve. Environ la moitié des tribunaux d'instance y ont recours.

- La mise au point d'une nouvelle chaîne pénale (NCP) uniforme sur tout le territoire et entièrement informatisée est en cours au Ministère de la Justice ; elle demande encore à être validée et nécessitera ensuite des investissements importants. La nécessité d'échanges d'informations en temps réel avec le fichier du permis à point devrait en hâter la mise en place.

- Enfin, il faut signaler qu'une entreprise de transports routiers de marchandises a été radiée du registre des transporteurs, après avis de la Commission des sanctions administratives de la région Bourgogn, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la LOTI.

#### 4.2.1.6. Autres évolutions

Des réflexions se sont poursuivies au sein des services du Ministère des transports et parfois en liaison avec d'autres ministères sur les conditions dans lesquelles d'autres propositions pourraient être mises en oeuvre ; il s'agit notamment :

- du rattachement hiérarchique des contrôleurs en poste dans les DDE,
  - du rôle des CETE en matière de pesées
  - de l'exploitation informatisée des bulletins de contrôle
    - des nouvelles extensions des habilitations des contrôleurs. En particulier, le CNT a été amené à expliciter, après un travail complémentaire et à la demande de la DTT dans quelles conditions les agents de contrôle pourraient avoir à accéder à la comptabilité des entreprises y compris les chargeurs et les destinataires.
    - des nouvelles applications de la procédure de l'amende forfaitaire
    - des codifications ou regroupement des textes applicables aux transports routiers à l'intention de l'ensemble des corps de contrôle.

#### 4.2.1.7. Bilan chiffré

Si l'on veut quantifier un tel bilan au 31 mars 1991, soit 9 mois après l'adoption du rapport, on s'aperçoit que sur 84 propositions, une cinquantaine ont connu au moins une application partielle de la part d'une ou plusieurs administrations de contrôle concernées, dont 15 une application complète.

Par ailleurs les discussions en cours à Bruxelles sur le chronotachygraphe électronique pourraient aboutir à une décision dans le courant de 1991. En attendant, la sortie du règlement CEE n° 3314/90 du 16 novembre 1990 a renforcé les normes techniques des appareils de contrôle de manière à faire apparaître de manière irréfutable toute coupure de l'alimentation.

Enfin, la dotation des unités mobiles de la gendarmerie et des CRS en radar. "MULTANOVA 6F" avec calculateur, reliés (sur véhicules banalisés) à un appareil photographique, va permettre d'améliorer la lutte contre les excès de vitesse, ainsi que le non respect des distances entre véhicules, en donnant les moyens d'établir des P.V. incontestables

#### 4-2.2. Le niveau du contrôle

##### 4-2.2.1. Nombre d'entreprises contrôlées

	1986	1987	1988	1989	1990
- par les contrôleurs des transports terrestres	3 085	3 007	2 321	2 125	2 622
- par les inspecteurs du travail-transports	6 099	6 820	6 453	6 217	5 510
<b>TOTAL</b>	<b>9 184</b>	<b>9 827</b>	<b>8 774</b>	<b>8 342</b>	<b>8 172</b>

##### 4-2.2.2. Nombre d'équipages contrôlés (tous corps de contrôle)

	1986	1987	1988	1989	1990
- sur route	244 477	230 715	292 145	244 368	284 218
- en entreprise	38 450	43 628	40 054	40 723	43 410

##### 4-2.2.3. Nombre de journées transports contrôlées (tous corps de contrôle)

	1986	1987	1988	1989	1990
- sur route	488 954	461 430	584 290	488 736	568 436
- en entreprise	461 400	523 536	480 648	488 676	520 920

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

### **4-2.3. Sanctions prononcées**

#### **4-2.3.1. Montant des amendes**

Les amendes connues prononcées en 1990 se répartissent comme suit :

- 18,1 % inférieures à 160 F,
- 36,7 % entre 160 F et 600 F,
- 45,2 % égales ou supérieures à 600 F.

Les chiffres portent sur 11 746 amendes prononcées.

#### **4-2.3.2. Immobilisation**

Il a été procédé à 5 583 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absences ou insuffisances de repos. Ce chiffre ne contient pas le nombre d'immobilisations effectuées par la gendarmerie, celle-ci ne donnant pas ce renseignement dans sa statistique annuelle.

#### **4-2.3.3. Sanctions prononcées à l'égard des étrangers**

De l'analyse des procès-verbaux dressés en 1990 à l'encontre des conducteurs étrangers et dont le nombre reçu par la Direction des Transports Terrestres a augmenté de plus de 36 %, il ressort que le pourcentage de consignation prélevées par rapport aux infractions constatées est de 84,1 %.

Le C.N.T. souhaite que la mise en oeuvre du rapport sur les contrôles routiers soit poursuivie et que les moyens humains et matériels des différents corps de contrôle (notamment ceux de l'Inspection générale du travail des transports et les contrôleurs des transports terrestres) soient renforcés en conséquence.

## **4-3. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL -**

### **4-3.1. Rappel de définition**

Selon l'art. L 411-1 du Code de la Sécurité Sociale, est considéré comme accident du travail quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant, à quelque titre que ce soit, ou en quelque lieu que ce soit pour un ou plusieurs chefs d'entreprises.

- L'accident avec arrêt se traduit par une incapacité temporaire (I.T.).
- L'accident grave donne lieu à une incapacité permanente (I.P.).

#### **4-3.2. Dans l'ensemble des activités économiques, le nombre des accidents du travail est en augmentation**

Après une dizaine d'années pendant lesquelles on a enregistré une baisse continue des accidents du travail, le renversement de tendance constaté depuis 2 ans se confirme en 1989.

Cette augmentation doit être mise en parallèle avec celle des effectifs : cependant comme l'indique le tableau 17, le nombre de journées perdues pour incapacité temporaire croît entre 1988 et 1989 de 9,46 % pour une hausse de la population salariée de 2 %.

Au vu de ces chiffres, on ne peut que constater que la reprise économique s'est traduite par une inversion de tendance en matière d'accidents de travail professionnels.

Cette situation peut s'expliquer par une formation insuffisante à la sécurité en période de forte embauche au recours à du personnel non qualifié et notamment à du personnel intérimaire, à une augmentation de la durée du travail et à une organisation de celui-ci insuffisamment prise en compte en période de forte reprise économique.

#### **4-3.3. Le secteur des transports demeure un secteur à risque important**

- Par rapport à 1988 le nombre de journées perdues pour incapacité temporaire croît de 13 % pour une augmentation de la population salariée de 3,6 %. Le taux de fréquence et le nombre de décès enregistrent une hausse plus importante que pour le B.T.P., secteur où l'aggravation était particulièrement sensible l'an dernier (tableau 18).

Le tableau 19 compare les accidents dans les différents modes de transports :

Le "secteur transports" pris en considération comprend : les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, les transports urbains et routiers de voyageurs, les entreprises de location de véhicules industriels et d'autocars, les transports routiers associés, les transports routiers de marchandises, les transports fluviaux de passagers et marchandises, les commissionnaires de transports routiers, les commissionnaires, agences de transports fluviaux, courtiers de fret pour la navigation fluviale ainsi que les remontées mécaniques (hors S.N.C.F. et R.A.T.P.).

On relève 26 848 accidents du travail avec arrêt en 1989 contre 24 001 en 1988 soit 8,98 % par rapport à l'effectif considéré, au lieu de 8,20 %.

En transport de voyageurs, les niveaux des accidents avec arrêt, comme des accidents graves est relativement comparable à celui de l'an dernier.

Par contre, en transport de marchandises, on constate une aggravation des accidents avec arrêt qui atteignent un taux de 10,72 % par rapport à l'effectif, à comparer à celui de 1988 qui était de 9,84 %.

Pour ces deux sous-secteurs, le nombre des accidents mortels est en augmentation : + 4 en transport de voyageurs, + 12 en transport de marchandises.

- Le tableau suivant compare en 1989 les pourcentages d'accidents du travail par rapport aux effectifs pour l'ensemble des activités économiques et pour 3 sous-secteurs significatifs des transports terrestres :

	Toutes activités	Routiers marchandises	Routiers voyageurs	Fluviaux marchandises
Accidents + arrêt	5,26	11,3	3,51	9,84
Accidents graves	0,45	1,22	0,34	1,13
Accidents mortels	0,0083	0,068	0,022	0,09

Le taux des accidents mortels chez les "routiers marchandises" reste, comme les années précédentes, près de 10 fois supérieur à la moyenne nationale, celui des accidents graves 3 fois, et celui des accidents avec arrêt 2 fois.

- L'évolution dans les mêmes secteurs entre 1988 et 1989 a été la suivante :

	Toutes activités	Routiers marchandises	Routiers voyageurs	Fluviaux marchandises
Accidents + arrêt	+ 6,85 %	+ 9,10 %	+ 0,06 %	- 11,86 %
Accidents graves	- 6,63 %	- 2,62 %	- 16,4 %	- 25 %
Accidents mortels	+ 5,8 %	+ 14,1 %	non significatifs	

On constate que, sans atteindre les niveaux de l'année 1980 prise en référence, la situation reste préoccupante, notamment en transports routiers de marchandises.

#### 4-3.4. La proportion des accidents dus aux véhicules (élément matériel 08)

Comme le montre le tableau ci-dessous, cette proportion est bien évidemment dans l'ensemble "Transport et manutention" très supérieure à celle de l'ensemble des activités.

#### ACCIDENTS DUS AUX VEHICULES (source : C.N.A.M.)

	TOTAL	Dont cause Véhicules (élément 08)	%
<b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>			
Ensemble activités	737 477	25 737	3,5
Transports et manutention	52 990	6 691	12,6
Transport routier voyageurs	2 861	298	10,4
Transport routier marchandises	23 068	2 994	13
<b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b>			
Ensemble activités	64 039	5 031	7,8
Transports et manutention	5 273	1 076	20,4
Transport routier voyageurs	269	48	17,8
Transport routier marchandises	2 362	582	24,6
<b>ACCIDENTS MORTELS</b>			
Ensemble activités	1 177	495	42
Transports et manutention	221	151	68,3
Transport routier voyageurs	13	6	46,1
Transport routier marchandises	131	100	76,3

Pour les transports routiers de marchandises, elle doit être multipliée par quatre pour ce qui concerne les accidents avec arrêt et par trois pour ce qui concerne les accidents graves, par deux pour les accidents mortels.

Pour les transports aériens, où les accidents sont relativement peu nombreux par rapport aux effectifs, la part des accidents dus aux véhicules est particulièrement importante :

	TOTAL	Dont cause Véhicules (élément 08)	%
<b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>			
Personne non navigant	944	74	7,8
Personne navigant	627	435	69,3
<b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b>			
Personne non navigant	155	12	7,7
Personne navigant	66	20	30,3
<b>ACCIDENTS MORTELS</b>			
Personne non navigant	2	2	100
Personne navigant	18	8	44,4

#### 4-3.5. A la R.A.T.P. (tableau n° 20)

Le pourcentage des accidents avec incapacité temporaire (I.T.) rapporté à l'effectif moyen annuel, qui s'était amélioré entre 1974 et 1986, évolue depuis dans un sens défavorable :

	Effectif moyen	Accident I.T.	%
1988	39 816	2 085	5,23
1989	39 818	2 357	5,91
1990	39 796	2 589	6,50

Parmi les causes, les plus forts pourcentages en 1990 sont atteints, soit par les accidents de circulation, manutention stockage (code 05) : 38,7 %, soit par rixes, agressions ou attentats : 32,4 %.

Le pourcentage des accidents de circulation sur la voie publique, liée à l'activité du travailleur (code 08) est en légère baisse depuis 3 ans : 1988 : 2,2 % ; 1989 : 1,9 % ; 1990 : 1,8 %.

La R.A.T.P. mène une action de formation à la sécurité de ses agents :

- Une formation générale :

En 1990, 2 120 stagiaires ont bénéficié de cette formation pour un nombre d'heures de 6 704.

- Des formations spécifiques :

- . contre l'incendie : 5 stagiaires pour un total de 654 heures
- . service intérieur : 24 stagiaires pour un total de 1 444 heures.

#### 4-3.6. A la S.N.C.F. (tableau n° 20)

Le nombre d'accidents du travail baisse en valeur absolue. Cette baisse (-5,34 %) est supérieure à la baisse des effectifs (- 2,14 %).

Parmi les causes, les plus forts pourcentages en 1990 sont atteints par les accidents de circulation, manutention et stockage : 57,7 %.

Le pourcentage des accidents de circulation sur la voie publique liée à l'activité du travailleur (code 08) supérieur à celui de la R.A.T.P., baisse également depuis 3 ans : 1988 : 3,7 % ; 1989 : 3,5 % ; 1990 : 2,71 %.

Le taux de fréquence applicable à l'ensemble du personnel est en légère baisse progressive depuis 3 ans : 1988 : 41,9 % ; 1989 : 40,3 % ; 1990 : 38,9 %.

Le bilan social permet de distinguer les chiffres et leur évolution pour le personnel d'exécution roulant et sédentaire :

	PERSONNEL ROULANT			PERSONNEL SEDENTAIRE		
	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Nombre d'accidents	951	924	966	7 880	7 271	6 727
Effectif	28 116	28 199	28 196	142 978	136 362	130 802
Taux de fréquence (%)	33,8	32,7	34,2	55,1	53,3	51,4
		↘	↗		↘	↘

Source : bilan social

$$\text{Taux de fréquence} = \frac{\text{Total accidents} \times 1\,000}{\text{Total effectifs}}$$

Depuis trois ans, le nombre d'agents formés à la sécurité du personnel dans l'année diminue : 1988 : 102 522 ; 1989 : 94 265 ; 1990 : 88 264.

Mais les dépenses de sécurité effectuées dans l'entreprise augmentent : 1988 : 116 477 251 F ; 1989 : 13 602 6814 F (soit + 16 %) ; 1990 : 145 620 075 F (soit + 7 %).

#### 4-3.7. Conventions d'objectifs entre les caisses régionales de sécurité sociale et assurance maladies et certains secteurs professionnels

En 1989, à l'initiative des loueurs de véhicules industriels une convention d'objectifs avait été signée dont le champ d'application s'étendait à l'ensemble du transport routier de marchandises.

En 1990, sur proposition des organisateurs commissionnaires de transport, il avait été prévu d'élargir le champ d'application à l'ensemble des entreprises de messagerie et de groupeage.

Pour des raisons de procédure de réunion, le Comité technique national des accidents du travail "Transports et manutention" n'a pu donner l'avis préalable à cette extension en 1991.

A noter que de telles conventions d'objectif ont été également conclues dans les secteurs du déménagement et garde meubles, du transport de déchets et des téléphériques et téléskis.

Par ailleurs, une convention est actuellement mise au point par la Fédération Française des Organismes Commissionnaires de Transport (F.F.O.C.T.) qui devrait aboutir au début de l'année 1992.

Le C.N.T. souligne à nouveau les excès commis dans le domaine de la durée du travail en particulier en transport routier de marchandises. Il souligne la nécessité d'augmenter très sensiblement les moyens d'étude nécessaires à une meilleure connaissance de cette durée du travail. Dans ce contexte, il appelle l'attention sur la gravité des accidents constatés dans le transport routier et souhaite que des moyens financiers soient dégagés par les pouvoirs publics pour permettre l'extension de la pratique des conventions d'objectifs en matière de sécurité, conclues entre les organisations patronales et les caisses d'assurances maladies.

#### 4-3.8. Cotisations "Accidents du travail"

Tableau n° 21

#### 4-4. COMITÉS D'HYGIÈNE DE SÉCURITÉ ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL -

Tableau n° 22

#### 4-5. DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL - COMITÉS D'ENTREPRISES -

##### 4-5.1. Délégués du personnel

Délégués du Personnel	1980	1981	1982	1983	1985	1986	1987	1988	1989
1.Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 763	7 944	7 382	7 851	7 511	8 219	8 063	8 103	8 665
2.Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 393	2 467	2 239	2 984	3 116	4 179	3 877	3 808	3 917
3.Nombre de procès-verbaux de carence	448	404	306	796	1 207	1 515	1 756	1 902	1 806
Ligne 2									
Pourcentage -----	30,82	31,05	30,33	30	41,48	50,84	48,08	47	42,2
Ligne 1									

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

Source : Inspection du Travail des Transports.

#### 4-5.2. Comités d'entreprise

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1989 de la mise en place des comités d'entreprise.

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

	1980	1981	1982	1983	1986	1987	1988	1989
<b>Comités d'entreprise Ensemble des transports :</b>								
1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 327	1 385	1 345	1 439	1 553	1 546	1 548	1 679
2- Nombre d'entreprises ou d'établ. ayant un comité	1 102	1 145	1 203	1 262	1 312	1 381	1 366	1 469
Nombre de P.V. de carence	84	107	73	71	76	118	106	129
Pourcentage								
Ligne 2								
-----	83,04	82,67	89,44	87,7	84,48	89,33	88,24	87,49
Ligne 1								
<b>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport :</b>								
1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	962	972	1 013	1 166	1 124	1 109	1 113	1 229
2- Nombre d'entreprises ou d'établ. ayant un comité	833	849	961	979	948	1 036	957	1 052
Nombre de P.V. de carence	24	33	61	60	71	109	96	112
Pourcentage								
Ligne 2								
-----	86,59	87,35	94,87	83,96	84,34	93,42	85,98	85,6
Ligne 1								

Source : Inspection du Travail des Transports

##### 4-5.2.1. Transports routiers et activités auxiliaires de transports

Tableaux n° 23

##### 4-5.2.2. Transports urbains

Tableaux n° 24

## 4-5.2.3. Voies ferrées d'intérêt local

Tableau n° 25

## 4-5.2.4. Navigation intérieure

Tableau n° 26

## 4-5.2.5. Remontées mécaniques

Tableau n° 27

## 4-5.2.6. R.A.T.P.

En 1990, se sont déroulées les élections des délégués du personnel, et des 10 Comités Départementaux Economiques et Professionnels (C.D.E.P.).

La création des C.D.E.P., comme celle du "Comité Régie d'Entreprise" rendue nécessaire par la nouvelle structure de l'entreprise avaient fait l'objet d'une délibération du Conseil d'administration en date du 26 octobre 1990 (cf 1ère partie 2-2.3.).

Le tableau n° 28, extrait du bilan social, fait le point sur la représentation du personnel au sein des différentes instances de la régie.

## 4-5.2.7. S.N.C.F.

Les dernières élections ont eu lieu en 1989. Elles concernaient les délégués du personnel (scrutin du 7 décembre 1989), les comités d'établissement (scrutin du 10 octobre 1989), les comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, comité central d'entreprise...

Le comité central d'entreprise mis en place comprend 40 représentants du personnel titulaires répartis comme suit : C.G.T. : 20 ; C.F.D.T. : 11 ; C.G.T.-F.O. : 2 ; C.F.T.C. : 2 ; F.G.A.A.C. : 1 ; F.M.C. : 3 ; C.F.E.-C.G.C. : 1.

Le comité de groupe avait également été renouvelé. Les 30 représentants du personnel se répartissent entre la C.G.T. : 12 ; la C.F.D.T. : 7 ; la C.G.T.-F.O. : 4 ; la C.F.T.C. : 1 ; la F.M.C. : 3 ; la C.F.E.-C.G.C. : 1 ; le C.N.P.H.L.M. : 1 et la F.N.C.R. : 1.

Les résultats définitifs des élections des représentants du personnel dans les comités d'établissement et des délégués du personnel font l'objet du tableau n° 29.

Les prochaines élections ont été repoussées en mars 1992 en raison d'un accord intervenu entre la direction et l'ensemble des organisations syndicales.

#### 4-6. CONFLITS SOCIAUX -

Les sources disponibles sur ce point sont multiples (I.G.T. - bilans sociaux) et les résultats souvent divergents.

##### 4-6.1. Données globales

- Le nombre de journées perdues pour fait de grève a été, de 1985 à 1989 :

	TRANSPORTS URBAINS	R.A.T.P.	S.N.C.F.
1985	13 707	9 736	200 860
1986	15 134	45 009	699 893
1987	4 002	38 315	465 341
1988	61 255	<b>44 394</b>	158 343
1989	20 820	<b>8 102</b>	93 557

44 394 et 8 102 : source : bilan social

- En 1990, l'Inspection du travail et de la main-d'oeuvre des transports a eu connaissance des conflits suivants :

ACTIVITES	NOMBRE D'ARRETS	NOMBRE DE GREVISTES	JOURNEES PERDUES
R.A.T.P.	41	35 664	19 185
AIR FRANCE	5	4 256	4 654
TRANSPORTS AERIENS	4	343	3 062
V.F.I.L.	1	9	18
MANUTENTION FERROVIAIRE	1	33	165
ENTREPRISES PRIVEES	24	468	3 078
AUTOROUTES	4	144	157
BASES AERIENNES	1	56	840
ORDURES MENAGERES	6	485	1 724
BASES AERIENNES DE PARIS	2	206	1 822
RESTAURATION FERROVIAIRE	5	541	880
TRANSPORTS ROUTIERS	80	2 945	16 625
S.N.C.F.	192	180 834	164 395
TRANSPORTS URBAINS	76	9 929	23 433
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>442</b>	<b>235 913</b>	<b>240 038</b>

Il convient de noter que :

- pour les V.F.I.L., les ordures ménagères, la restauration et la maintenance ferroviaire, il n'existe aucune statistique fiable pour les années antérieures ;
- le nombre de journées perdues figurant dans le projet de bilan social de la R.A.T.P. pour 1990 est nettement supérieur : 24 666. Cette différence tient en partie au fait que l'I.G.T. ne retient que les conflits ayant fait l'objet d'un préavis.

#### 4-7. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION -

L'Observatoire National de la Sécurité Routière a établi le bilan global suivant pour les 7 dernières années :

ANNEES	ACCIDENTS CORPORELS		TUES		BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES	
	Nombre	Evolution %	Nombre	Evolution %			Nombre	Evolution %
1984	199 454		11 525		71 063	211 422	282 485	
1985	191 096	- 4,2	10 447	- 9,4	66 911	203 834	270 745	- 4,2
1986	184 626	- 3,4	10 961	+ 4,9	63 500	195 515	259 015	- 4,3
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,1	57 902	179 736	237 638	- 8,3
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3

1984 : Estimation à partir de fichiers incomplets

#### Rappel de définitions

##### Accident corporel :

accident de la circulation routière survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule, et ayant fait au moins une victime (tuée ou blessée).

##### Accident mortel :

accident corporel ayant provoqué la mort de l'une au moins des victimes.

##### Tué :

victime décédée sur le coup, ou durant la période de 6 jours suivant l'accident.

##### Blessé :

victime ayant subi des dommages corporels qui n'ont pas entraîné la mort, mais qui ont nécessité un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

##### Blessé grave :

blessé ayant été hospitalisé durant au moins 6 jours.

**Blessés légers :**

blessé ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

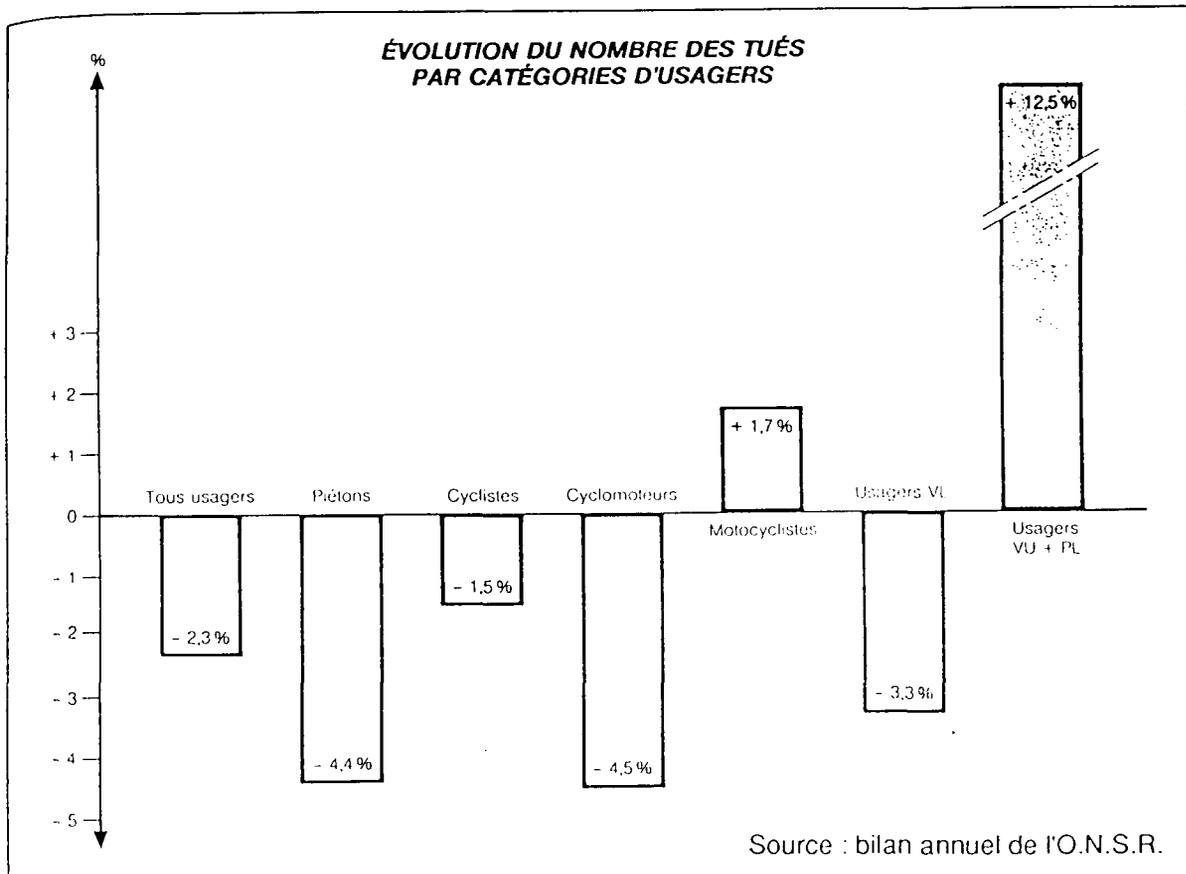
En 1990, alors que la circulation a augmenté de 4 %, le bilan des victimes (tués + blessés) est de 236 149, soit en réduction de 4,2 % sur 1989.

C'est le nombre le plus faible enregistré depuis 30 ans.

Depuis 10 ans, la circulation a augmenté de 44 %, le nombre des victimes a diminué de 33 %.

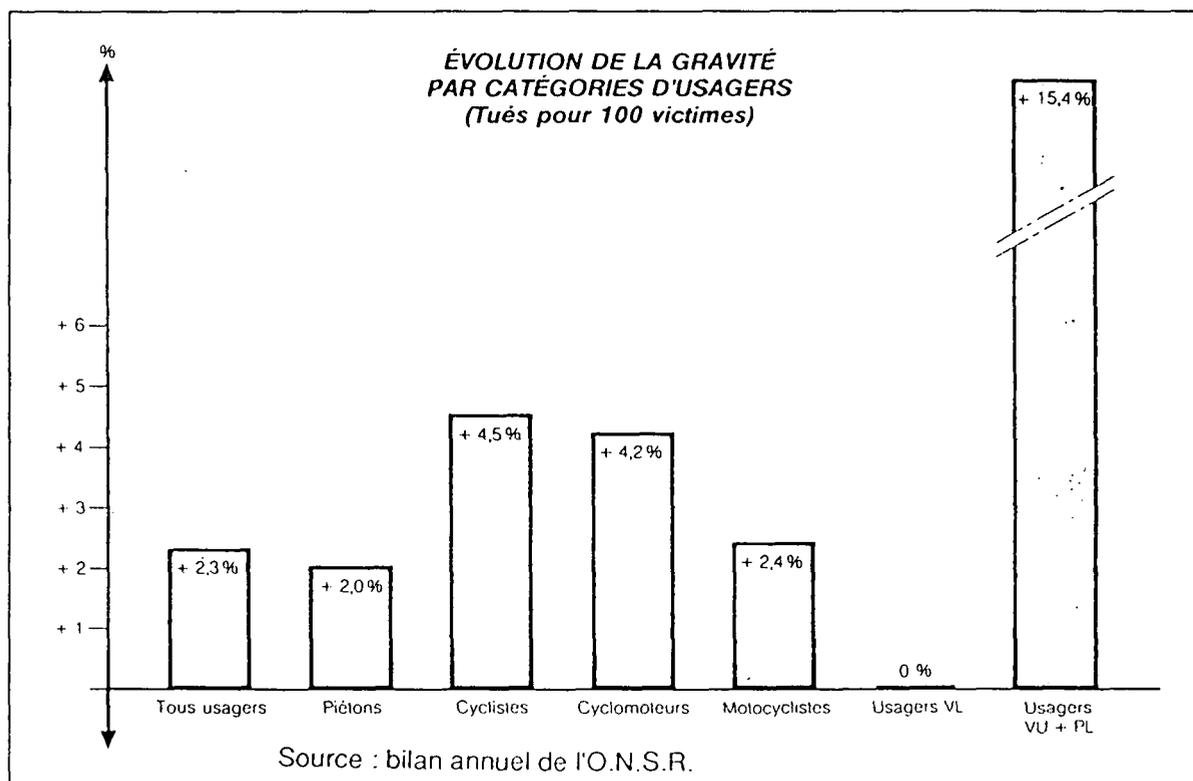
Par rapport aux autres pays de la C.E.E., la France enregistre le 1/5 des accidents mortels. Elle se situe aux côtés de l'Espagne, le Portugal, la Grèce, la Belgique et l'Irlande, parmi les pays les plus dangereux.

En 1990, le nombre de tués est en diminution pour l'ensemble des catégories d'usagers sauf les motocyclistes et les usagers de **véhicules utilitaires et de poids lourds**.



Mais la gravité, exprimée en tués/100 victimes (tués + blessés) est en augmentation pour toutes les catégories (sauf pour les usagers de véhicules de tourisme).

Cette évolution est particulièrement sensible pour les usagers de **véhicules utilitaires et de poids lourds**, qui représente + 15,4 % :



**4-7.1. Le tableau 30 b) compare la répartition des victimes par catégories d'usagers sur l'ensemble des réseaux en fonction de la gravité de l'accident depuis 1980**

On constate entre 1989 et 1990 :

- pour les usagers de véhicules de tourisme :
  - une nette diminution du nombre total de victimes :  
141 468 en 1990 contre 147 519 en 1989 soit - 4,2 %
  - une légère diminution en valeur absolue comme en valeur relative du nombre des tués :  
6 295 en 1990 contre 6 513 en 1989 soit - 3,46 %  
61,18 % en 1990 contre 61,8 % en 1989

- une diminution en valeur absolue, mais une augmentation en valeur relative
  - des blessés graves :
    - 28 809 en 1990 contre 29 997 en 1989 soit - 4,12 %
    - mais 54,79 % en 1990 contre 54,45 % en 1989
  - des blessés légers:
    - 106 364 en 1990 contre 111 009 en 1989 soit - 4,36 %
    - mais 61,38 % en 1990 contre 61,36 % en 1989
- pour les usagers de *véhicules utilitaires (non compris les tracteurs agricoles)* :
  - une très légère diminution du nombre total des victimes
    - 8 637 en 1990 contre 8 678 en 1989 soit - 0,5 %
  - des blessés légers
    - 6 334 en 1990 contre 6 452 en 1989 soit - 1,8 %
    - 3,65 % en 1990 contre 3,56 % en 1989.
  - une augmentation en valeur absolue, comme en valeur relative
    - des tués
      - 464 en 1990 contre 416 en 1989 soit + 11,5 %
      - 4,5 % en 1990 contre 3,95 % en 1989
    - des blessés graves
      - 1 839 en 1990 contre 1 819 en 1989 soit + 1 %
      - 3,49 % en 1990 contre 3,30 % en 1989

Parmi les *véhicules utilitaires*, il paraît intéressant de noter concernant :

- les transports en commun :
  - une légère augmentation du nombre de victimes
    - 1 434 en 1990 contre 1 407 en 1989 soit + 1,9 %
  - mais une lourde augmentation du nombre de tués
    - 32 en 1990 contre 19 en 1989 soit + 68,4 %
- les véhicules de 3,5 t et plus et les tracteurs et semi-remorques :
  - l'augmentation du nombre de conducteurs tués
    - 171 en 1990 contre 158 en 1989 soit + 8,2 %.

On constate donc une aggravation des accidents pour les usagers de véhicules utilitaires.

L'évolution, en valeur absolue, pour chaque catégorie de véhicules entre 1989 et 1990 est résumée ci-après :

	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS
VEHICULES DE TOURISME	↘	↘	↘
VEHICULES UTILITAIRES DONT :	↗	↗	↘
- Camionnettes	↗	↘	↘
- Camions	↗	↘	↘
- Tracteurs routiers	↗	↘	↘
- Transports de voyageurs	↗	↗	↘

#### 4-7.2. Bilan de la Gendarmerie Nationale

La zone d'action est le réseau routier situé hors des zones urbaines, soit traversant les petites et moyennes agglomérations, soit en rase campagne.

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES
Année 1990	59 574	7 567	33 398	56 714	90 112
Année 1989	62 228	7 798	34 775	58 743	93 518
Différence	- 2 654	- 231	- 1 377	- 2 029	- 3 406
Pourcentage	- 4,3	- 3,0	- 4,0	- 3,5	- 3,6

#### 4-7.3. Bilan de la Police Nationale

La zone d'action consiste dans les grandes agglomérations et les zones suburbaines.

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES
Année 1990	102 999	2 722	19 180	116 568	135 748
Année 1989	108 362	2 730	20 311	122 170	142 481
Différence	- 5 363	- 8	- 1 131	- 5 602	- 6 733
Pourcentage	- 4,9	- 0,3	- 5,6	- 4,6	- 4,7

#### 4-7.4. Bilan des C.R.S.

Leurs zones d'action sont les bretelles d'accès autoroutières et les autoroutes non concédées (1 500 km).

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Année 1990	3 286	235	507	4 716	5 223
Année 1989	3 358	227	500	4 809	5 309
Différence	- 72	+ 8	+ 7	- 93	- 86
Pourcentage	- 2,2	+ 3,5	+ 1,4	- 2	- 1,6

Accidents dans lequel un poids lourd au moins est impliqué : tous les chiffres sont en hausse :

	NOMBRE D'ACCIDENT	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS
Année 1990	465	57	84	640
Année 1989	524	62	90	687

Ils représentent 14,15 % des accidents constatés en 1990 (contre 15,60 % en 1989) et 25,1 % des tués (contre 27,31 en 1989).

#### 4-7.5. La statistique de la circulation publiée par la Gendarmerie Nationale (tableaux 30 c) 30 d) 30 e)

Le tableau 30 c) fait apparaître, d'une part l'implication des véhicules et des usagers dans les accidents, d'autre part les responsables directs présumés des accidents corporels constatés par la gendarmerie.

Les graphiques figurant au tableau 30 e) font apparaître les taux de responsabilité directe présumée des piétons et des conducteurs pour chaque catégorie d'usagers et leur évolution depuis 1988 (est présumé responsable le conducteur ou le piéton à l'encontre duquel l'enquête de la gendarmerie permet d'établir une présomption de responsabilité pénale).

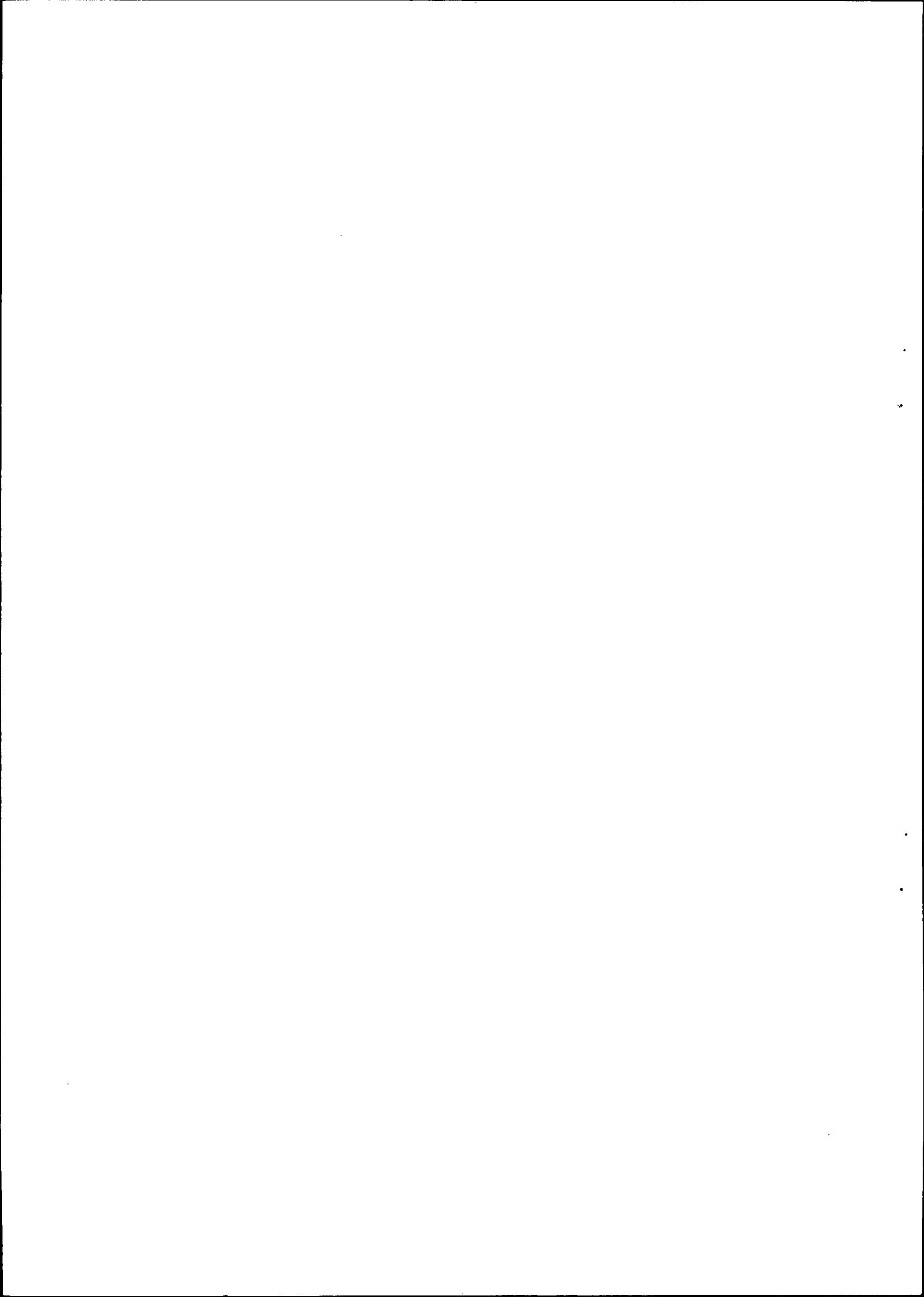
Le rapprochement de ces tableaux avec ceux des années précédentes permet de constater :

- une augmentation du taux de responsabilité directe présumée des conducteurs d'automobiles (+ 0,3), de véhicules de plus de 3,5 t (+ 0,8) ;

- une réduction de celui des conducteurs de *véhicules utilitaires* (- 0,8), des *véhicules de transports en commun* (- 0,2) et des tracteurs routiers (- 1) ;
- globalement les taux de responsabilité directe présumée des conducteurs de *véhicules lourds* sont toujours nettement inférieurs à ceux des autres conducteurs de véhicules et des piétons ;
- le taux de responsabilité directe présumée des conducteurs de *véhicules de transport en commun* reste toujours le plus faible (31,1 en 1990).

Le tableau 30 d) permet de comparer les chiffres des victimes et des tués de 1990 avec ceux des cinq années précédentes, pour chaque catégorie d'usagers.

La proportion de tués parmi les utilisateurs de *véhicules utilitaires* augmente : 1 tué sur 14 en 1990 contre 1 tué sur 16 en 1989 (tableau 30 d).



## Cinquième Partie

### RÉMUNÉRATIONS

#### RÉGIME DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE

### 5-1. ÉVOLUTION DES SALAIRES

#### 5-1.1. Evolution entre 1984 et 1988

L'enquête annuelle d'entreprise fournit des informations sur les salaires des entreprises de plus de 5 salariés.

Bien que ces données couvrent une période antérieure à celle normalement couverte par ce rapport, il a paru utile de les adjoindre compte tenu de leur caractère de nouveauté.

**Rémunération par salarié dans les différents sous secteurs des transports entre 1984 et 1988**

	1984	1985	1986	1987	1988
Rémunération par salarié en milliers de francs courants					
<b>T.R.M. zone longue</b>	82,7	88,3	89,6	94,7	97
Evolution en %		+ 6,8 %	+ 1,5 %	+ 5,7 %	+ 2,4 %
<b>T.R.M. zone courte</b>	78,8	84,9	88	93,7	95,2
Evolution en %		+ 7,7 %	+ 3,7 %	+ 6,5 %	+ 1,6 %
<b>T.R.M. déménagement</b>	75,3	81,7	85,5	88,7	93,9
Evolution en %		+ 8,8 %	+ 4,7 %	+ 3,7 %	+ 5,9 %
<b>T.R.M. location véhic. ind.</b>	82,5	87,5	92,9	96,7	99,7
Evolution en %		+ 6,1 %	+ 6,2 %	+ 4,1 %	+ 3,1 %
<b>Transp. urbain de voyageurs</b>	98,5	104,3	110	112,3	114,1
Evolution en %		+ 5,9 %	+ 5,5 %	+ 2,1 %	+ 1,6 %
<b>Transp. routiers de voyageurs</b>	74,1	75	77,2	79,8	82,5
Evolution en %		+ 1,2 %	+ 2,9 %	+ 3,4 %	+ 3,4 %
<b>Aux. transp. ter. : collecte de frêt</b>		94,6	100,1	102,8	109,6
Evolution en %			+ 5,8 %	+ 2,7 %	+ 6,6 %
<b>Aux transp. ter. manut. ter et fluv.</b>		82,7	87,1	89,8	89,9
Evolution en %			+ 5,3 %	+ 3,1 %	+ 0,1 %
<b>Transports aériens</b>	171,3	179,1	180,7	182,1	182,4
Evolution en %		+ 4,6 %	+ 0,9 %	+ 0,8 %	+ 0,2 %
<b>Auxiliaires transports aériens</b>			123,3	127	128,9
Evolution en %				+ 3,0 %	+ 1,5 %
Salaire moyen : ensemble des transports		+ 6,5 %	+ 4,4 %	+ 2,6 %	+ 3,6 %
Salaire moyen : ensemble de l'économie		+ 6,1 %	+ 4,5 %	+ 3,3 %	+ 3,4 %
Indice des prix à la consommation		+ 5,9 %	+ 2,9 %	+ 3,3 %	+ 2,9 %

On constate entre 1984 et 1988 :

- une progression des salaires dans l'ensemble de l'économie de 18,4 %, dans les transports de 18,2 % ;
- cette progression a été faible dans le transport aérien (+ 5,47 %) où l'éventail des salaires est particulièrement large ;
- dans les transports routiers, elle a été pour les transports en zone longue, légèrement inférieure, pour les transports en zone courte un peu supérieure aux moyennes générales.

### 5-1.2. Evolution des salaires en 1990

#### A. S.N.C.F.

L'accord sur l'évolution des salaires et des retraites conclu le 4 avril 1990 avec quatre organisations syndicales (CGC-FMC-FGAAC et CFTC) prévoit une majoration du salaire de base de 1,1 % au 1er mars, de 0,9 % au 1er juillet et de 0,5 % au 1er septembre par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1989.

Il prévoit également les mesures suivantes :

- a) les taux de majoration résidentielle des zones 2 et 3 sont relevés d'un demi-point le 1er juillet,
- b) un crédit de 0,1 % de la masse salariale est affecté à la réalisation de mesures catégorielles,
- c) la rémunération de certaines sujétions est revalorisée avec effet du 1er avril,
- d) un demi point de pourcentage de majoration résidentielle est intégré dans le traitement avec effet du 1er septembre.

L'accroissement prévisible des salaires en niveau, toutes mesures confondues, s'élève à 2,87 % dont 0,37 % au titre des mesures complémentaires.

L'évolution en masse se traduirait par un accroissement de 2,75 % (dont 0,23 % au titre des mêmes mesures complémentaires et l'effet report sur 1991 s'élèverait à 1,02 %).

Dans un second temps, en application de l'article 6 (clause de "revoyure") de l'accord salarial précité, la SNCF et les organisations syndicales CFTC, FMC, FGAAC et CGC ont tenu le 15 janvier 1991 une réunion à l'issue de laquelle ont été arrêtées les dispositions permettant de clôturer l'exercice comme suit :

- la majoration de salaire de 1,1 % appliquée en mars sur le salaire de janvier est avancée en février,
- la majoration de salaire de 2 % appliquée en juillet sur le salaire de janvier est avancée en mai,

- la majoration de salaire de 2,5 % appliquée en septembre sur le salaire de janvier est avancée en juillet.

Ces mesures entraînent une majoration de 0,3 % de la masse salariale, la portant ainsi à 3,05 %.

Il est procédé par ailleurs avec effet au 1/01/90 à une mesure technique d'ajustement uniforme à hauteur de 0,4 % de la grille des coefficients hiérarchiques.

L'ensemble des mesures se traduit, sur l'année 1990, par le quasi-maintien du pouvoir d'achat de la rémunération annuelle des cheminots.

#### B. RATP

Un accord salarial a été conclu le 12 avril 1990 avec sept syndicats.

- syndicat "force ouvrière" de la RATP,
- groupement autonome toutes catégories de la RATP,
- syndicat autonome traction du métropolitain de Paris,
- syndicat autonome du personnel machiniste de la RATP,
- union syndicale force ouvrière des administratifs, techniciens, maîtrise, ingénieurs et cadres de la RATP,
- syndicat chrétien du personnel de la RATP (CFTC),
- union syndicale CGC-RATP.

Il prévoit tout d'abord une augmentation de la valeur du point de base de 1,3 % au 1er avril et de 1,2 % au 1er octobre par rapport à sa valeur au 1er janvier 1990.

Des mesures complémentaires ont également été prévues. Elles concernent notamment le montant de la prime de gestion qui est relevé pour le porter au minimum à 1 500 F et une somme de 5,5 MF consacrée à une première étape d'augmentation de la rémunération des sujétions, à compter du 1er mai.

L'accord comporte ensuite des mesures de déroulement de carrière dont notamment la poursuite de la régulation des carrières de certains niveaux.

L'ensemble de ces mesures a eu pour effet une augmentation des salaires de 3,18 % en niveau et de 4,55 % en masse (dont respectivement 0,68 % et 1,55 % au titre des mesures catégorielles et individuelles).

L'effet report sur 1991 s'élève à 1,35 %.

Les partenaires sociaux signataires de cet accord ont arrêté, le 30 janvier 1991, les mesures d'apurement suivantes dans le cadre de la "clause de revoyure" :

- l'augmentation de salaire de 1,2 % ayant pris effet le 1er octobre 1990 est avancée au 1er juillet (effet de masse : 0,3 %) ;
- augmentation de 0,4 % en niveau et de 0,5 % en masse se décomposant comme suit :
  - aménagement uniforme de la grille indiciaire avec effet du 1er janvier 1990 (0,23 % en masse et en niveau),
  - aménagement de la prime de gestion (0,18 % en niveau et 0,26 % en masse).

#### C- AIR FRANCE

Un accord a été conclu le 15 mars 1990 avec les syndicats CFE-CGC, CGT-FO et FO-cadres, SNPNC (personnel navigant commercial) prévoyant une augmentation en niveau de 2,5 % appliquée selon le calendrier suivant : 1 % au 1er avril 1990, 0,5 % au 1er juin et 1 % au 1er novembre. Cet accord a concerné le personnel au sol et le personnel navigant. Il a comporté une clause de rendez-vous début 1991.

Un accord d'apurement au titre de l'année 1989 a été négocié le 12 février 1990 et a comporté une hausse en niveau supplémentaire de 0,5 % au 1er novembre 1989 et le relèvement de la prime uniforme annuelle (correspondant à un quinzième mois) de 5 000 F à 5 900 F.

#### D- AIR INTER

Un accord a été conclu le 1er mars 1990 avec les syndicats FO, CFTC et le SNMSAC relevant les salaires du personnel au sol de 2,5 %. Cette augmentation, qui a concerné 7 500 personnes, a été répartie en 3 tranches : 0,4 % au 1er février, 1 % au 1er juin et 1,1 % au 1er octobre. Cet accord a comporté une clause de rendez-vous début 1991. Cependant à la suite d'un préavis de grève pour les 10 et 11 août 1990, la direction d'AIR INTER a signé le 7 août un procès-verbal de fin de réunion comprenant des dispositions salariales complémentaires pour 89 et 90.

Pour le personnel navigant, les augmentations ont été établies, en application d'un accord de 1971, en fonction d'un "lien" avec la politique salariale appliquée aux cadres d'AIR FRANCE d'UTA et d'AIR INTER (2,5 %).

### 5.1.3 EVOLUTION DES SALAIRES CONVENTIONNELS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

#### 5.1.3.1 - Transports terrestres

Les salaires conventionnels, résultant soit d'accords, soit de recommandations patronales, ont augmenté en niveau en 1987, 1988, 1989 et 1990 dans le secteur des transports de :

	1987	1988	1989	1990
Téléphériques	2,5	3	3	4,1
Manutention ferroviaire	2,6	2,8	4,1	3,7
Ordures ménagères	3,3	3,28	4,1	4,1
Transports urbains	3,5	2,5	3,4	2,2(1)
Transports routiers et activités auxiliaires de transport	2,5	0	14,5 (1)	3,75

(1) dont une opération de rattrapage technique de l'ordre de 11 % qui a eu pour effet de situer tous les salaires conventionnés au-dessus du montant du SMIC.

#### 5-1.3.2.- Transports aériens

##### - Convention collective nationale du personnel navigant technique des entreprises de transport aérien et assimilées.

Un accord a été conclu le 8 février 1990 prévoyant 3 revalorisations des valeurs salariales de la convention : 1,5 % au 1er mars, 1,1 % au 1er juillet, 1 % au 1er décembre. Cet accord a été conclu par la Chambre Syndicale du Transport Aérien, le Syndicat National des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale d'une part, les syndicats SNPNAC (Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile), SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne), UNAC-CGC (Union des Navigants de l'Aviation Civile), CGT-FO, CFTC, CFDT.

##### - Convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien.

Un accord a été conclu le 20 avril 1990 par la Chambre Syndicale du Transport Aérien et les Syndicats CFDT, CFTC, CGT-FO, CFE-CGC. Les salaires, qui n'avaient pas été réévalués depuis le 1er décembre 1988 faute d'accord intervenu sur ce point en 1989, ont été augmentés de 4,2 % au 1er avril 1990, laquelle augmentation a été portée à 5 % au 1er septembre et à 6,5 % au 1er décembre. Le salaire minimum professionnel, qui était de 5 200 F au 1er janvier 1989, a été porté à 5 256 F au 1er avril 1990 (SMIC porté à cette date à 5 156 F).

## 5.1.3.3 - Calendriers des mesures (transports terrestres)

## Evolution comparée des salaires (en pourcentage)

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
SNCF : majorations en niveau		1,1			0,9		0,5						2,5 *
RATP : majorations en niveau				1,3			1,2						2,5 *
Transports urbains : majorations en niveau						1,2			1				2,2
Remontées mécaniques						1,6						2,5	4,1
Ordures ménagères			1,8							2,3			4,1
Manutention ferroviaire				1,5						2,2			3,7
SMIC				2			2,5					2,1	6,6
Transports routiers et activités auxi- liaires de transport										3,75			3,75

\* Ces augmentations en niveau ne tiennent pas compte d'autres mesures contribuant à élever ces taux et qui sont abordées dans les § 5-2-1 et 5.2.2.

5.2 REGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE

## 5.2.1 Transports terrestres

A. Le tableau n° 31 fournit, pour l'année 1990 les statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisants et celui des retraités, et au montant des pensions servies.

B. En 1990, les régimes spéciaux de retraites n'ont subi aucune modification substantielle du point de vue réglementaire.

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1990 :

1/ Au titre de l'assurance vieillesse :

- 8,90 % pour la SNCF et la RATP ;
- 9,30 % pour les actifs affiliés au régime de retraite géré par la CAMR.

2/ Au titre de l'assurance maladie :

## A la SNCF :

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

## A la RATP :

- 4,30 % pour les actifs ;
- 1,65 % pour les retraités sur les pensions plafonnées.

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

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

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

- SNCF : 3,86 %
- RATP : 5,68 %

On notera en ce qui concerne la SNCF :

- qu'à compter du 1er janvier 1990, les coefficients de revalorisation de pensions proportionnelles non péréquables figurant à l'article 5 du statut des retraites, ont été relevés dans les mêmes conditions que les taux de revalorisation des rentes viagères du secteur public fixés par la loi de finances pour 1990 ;
- que le coefficient servant de base au calcul du minimum de pension des agents à service continu a été porté du coefficient 164 à 166 à compter du 1er janvier 1989. Le minimum de pension en vigueur à la SNCF passe ainsi à 559870 au 1er septembre 1990.

Onze demandes ont été examinées par la RATP en 1989 et transmises aux autorités de tutelle. Sur ces 11 demandes, 7 ont été retournées "approuvées", les 4 autres étant encore en cours d'examen.

## C. Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance Transport (CARCEPT)

a) le complément de pension prévu au titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé dans les mêmes conditions que les pensions du régime général de la sécurité sociale, c'est-à-dire, de 2,15 % avec effet du 1er janvier 1990 et de 1,3 % avec effet du 1er juillet 1990 ;

b) les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 3,13 en 1990 par rapport à 1989.

D. La Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (CAMR)

1/ Revalorisation des pensions

Les pensions servies par la CAMR ont, en 1990, suivi la même évolution que celles du régime général de la sécurité sociale et des régimes alignés sur celui-ci.

Les deux revalorisations provisionnelles effectuées au 1er janvier et au 1er juillet de l'année l'ont été aux taux suivants (ces taux concernent à la fois la revalorisation des pensions déjà liquidées et celle des pensions à liquider dans l'année) :

- 1,0215 à compter du 1er janvier 1990 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date.

- 1,0130 à compter du 1er juillet 1990 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date.

Le procédé actuellement appliqué déroge à la réglementation en vigueur qui prévoit une revalorisation assise sur l'évolution des salaires de la profession (arrêté du 22 décembre 1983).

2/ Fonctionnement du fonds d'action sociale de la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites

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

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

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

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

La participation de la CAMR était l'an passé limitée à 10 heures par mois, dans le cas général, 20 heures dans les situations exceptionnelles. Ces plafonds ont été doublés en 1990, soit portés à 20 heures pour le droit commun et 40 heures à titre exceptionnel, afin de suivre l'évolution du régime appliqué aux ressortissants du régime général (la CNAVTS a en effet, en 1990, fixé le plafond de sa participation à 30 heures par mois (90 heures à titre exceptionnel)).

Cette modification du règlement intérieur du FAS a été approuvée par décision interministérielle du 3 octobre 1990.

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

Le budget du fonds pour 1990 s'élevait à : 5 980 000 F.

Au 31 décembre 1990 le nombre des dossiers d'aide ménagère traités y compris les renouvellements s'établissait à 897 dossiers et une allocation exceptionnelle a été allouée.

#### E. L'INSTITUTION DE PREVOYANCE "INAPTITUDE A LA CONDUITE" (IPRIAC)

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

##### Caractéristiques

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

##### Taux de cotisation

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

##### Intervention du régime

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

- le conducteur doit être âgé d'au moins 50 ans et avoir une activité de conduite de plus de 15 ans dans des entreprises adhérentes à l'IPRIAC ;

- les prestations sont égales à :

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

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

Les prestations versées en 1990 se sont élevées à 38 000 000 F.

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

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

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

Date de la revalorisation	Montant de la revalorisation	indice 100 au 1.1.1983
1er juillet 1983	6,50 %	106,50
1er janvier 1984	4,00 %	110,76
1er juillet 1984	5,40 %	116,74
1er janvier 1985	3,00 %	120,24
1er juillet 1985	3,16 %	124,04
1er janvier 1986	2,50 %	127,14
1er juillet 1986	2,38 %	130,17
1er janvier 1987	0,00 %	130,17
1er juillet 1987	5,11 %	136,82
1er janvier 1988	1,50 %	138,87
1er juillet 1988	0,50 %	139,56
1er janvier 1989	2,10 %	142,50
1er juillet 1989	2,96 %	146,72
1er janvier 1990	1,50 %	148,92
1er juillet 1990	3,45 %	154,06

Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1989)

Au 31 décembre 1989, l'IPRIAC comptait 24 888 entreprises adhérentes dont 21 576 avec cotisants. Le nombre total de cotisants étant de 219 650.

La répartition était la suivante :

- Transport de marchandises	: 17 959 entreprises cotisantes	- 148 908 conducteurs
- Transport de voyageurs	: 2 132 entreprises cotisantes	- 55 959 conducteurs
- Enlèvement d'ordures-nettoie-	: 207 entreprises cotisantes	- 4 755 conducteurs
Total	20 298 entreprises	209 622 conducteurs

Les cotisations encaissées en 1989 se montent à 51 063 000 F.

Par rapport à l'année 1988, on note une hausse du nombre d'entreprises cotisantes, et une hausse du nombre des cotisants dans des proportions plus importantes. Cet apport nouveau est dû aux créations d'entreprises et une relance systématique des entreprises susceptibles d'avoir des salariés concernés par l'IPRIAC.

B. Evolution de dossiers en gestion

- Nombre de dossiers en cours de paiement à fin 1990 : 1164

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

- accords.....	= 310 soit 46 %
- refus.....	= 155 soit 23 %
- complément d'information demandé.....	= 207 soit 31 %

5.2.2. - Transports aériens

Le Ministre chargé des Transports exerce conjointement avec le Ministre chargé des Affaires Sociales et le Ministre chargé du Budget la tutelle de deux caisses de retraite complémentaire, créées sur les fondements de l'article L 731.1 du Code de la sécurité sociale.

Il s'agit de la Caisse de Retraite du Personnel au Sol de la Compagnie Nationale AIR FRANCE (CRAF) dont le premier règlement de retraite a été approuvé par arrêté le 14 mars 1951 et de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile dont le règlement de retraite a été approuvé pour la première fois par Décret du 7 janvier 1952.

### La CRAF

La modification du régime de la CRAF appliquée au 1er janvier 1987 et destinée à redresser un équilibre compromis, continue de produire ses effets. C'est ainsi qu'en 1990 les pensions auraient dû augmenter de 1,76 % (1,056 % au 1er juillet 1990 et 0,704 % au 1er janvier 1991), alors que les augmentations de salaire ont été de 2,5 %.

Cependant en 1990 les augmentations de la prime uniforme annuelle de 89 ont été prises en compte pour compléter l'augmentation perçue au 1er janvier 1990. La reconduction de cette mesure estimée à 0,25 % de l'augmentation des salaires a porté l'augmentation des salaires à prendre en compte pour les pensions à 2,75 %. C'est ainsi que l'augmentation prévue au 1er janvier 1991 a pu être de 0,94 % (2 % au total).

### La CRPNPAC

La Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile (CRPNPAC) reçoit l'affiliation des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile inscrits sur les registres spéciaux et qui exercent leur profession de navigant de manière habituelle et principale. Elle couvre les pensions de vieillesse et constitue une assurance contre le risque d'accident aérien en service ou en cas de maladie imputable au service.

Les effectifs des actifs cotisants présents au 31 décembre 1990 ont évolué comme suit :

L'augmentation a repris pour les PNT des essais et réceptions (+ 9,6 %) soit 227 inscrits. Les effectifs PNT du transport public (+ 12,2 %) soit 5 964 inscrits, les stewards (+ 3,1 %) soit 3 595 inscrits, les PNT du travail aérien (+ 7,5 %) soit 1 129 inscrits sont toujours en progression.

Le chiffre des hôtesses est en diminution (- 2,7 %) soit 6 493 inscrites. Au total on compte 17 415 inscrits (y compris les stagiaires).

L'effectif théorique :

$$\frac{\text{nombre de jours cotisés à l'année est de } 16\ 668}{360}$$

soit une croissance de 10,8 % en 1990

Le total des pensions versées est de 5 984 dont 1 444 pensions de reversion. Le nombre des pensions directes a augmenté de 6,8 % et on attend une augmentation du nombre des retraités. L'âge d'entrée en jouissance se maintient à 54 ans et 9 mois.

Le mécanisme de réévaluation des pensions a été révisé en 1990 par décret n° 90.837 du 21 septembre 1990 et parallèlement il a été demandé par les tutelles au Conseil d'Administration de mettre en place une réflexion sur l'avenir du régime et sa réforme à terme.