

## Quatrième Partie

### CONDITIONS DE TRAVAIL ET SÉCURITÉ

*L'enquête de l'INSEE et du ministère du travail sur l'emploi apporte un éclairage nouveau sur la perception par les salariés du transport de leurs conditions de travail.*

*L'efficacité des contrôles ne pourra être améliorée sans un accroissement des moyens mis à la disposition des différents corps de contrôles concernés.*

*Le secteur du transport prend une part importante dans l'aggravation des accidents du travail, constatée en 1990, pour l'ensemble des activités.*

*Un bilan général de la sécurité routière en relative amélioration en 1991 se traduit, en particulier, par la diminution de la gravité des accidents pour les usagers de véhicules utilitaires.*

#### 4-1. L'ENQUÊTE "CONDITIONS DE TRAVAIL" 1991 DU MINISTÈRE DU TRAVAIL -

Organisée et exploitée par le service des études et de la statistique du ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, cette enquête a été réalisée en complément de l'enquête Emploi de l'I.N.S.E.E. en mars 1991.

Le questionnaire, posé à chaque actif occupé du ménage sur trois de l'échantillon de l'enquête emploi, soit environ 21.000 personnes, abordait les thèmes suivants :

- risques, nuisances, pénibilité du travail, aspects de charges mentales et facteurs de "stress" liés au travail ;
- organisation du travail ;
- machines et technologie utilisées ;
- horaires et organisation du temps de travail, travail posté, travail le samedi, le dimanche, la nuit.

Pour l'ensemble des secteurs de l'activité économique, cette enquête fait apparaître que les salariés ressentent depuis 1984 une aggravation de leurs conditions de travail, tant sur le plan des contraintes que des nuisances.

Il est difficile de distinguer, dans cette aggravation, la part des facteurs objectifs et des facteurs subjectifs, car la perception de certaines pénibilités est parfois plus aigüe maintenant (environnement, santé, etc...).

D'un point de vue très général, il apparaît que c'est dans le secteur public et les petites entreprises que la situation s'est le plus dégradée. Ces résultats concordent avec les observations de certains inspecteurs du travail : contraintes de rythme, polyvalence etc...

Il a paru intéressant de connaître les résultats concernant l'activité des transports.

Les possibilités d'exploitation de cette enquête sont multiples : branches d'activité-modes-âges-sexes-catégories professionnelles (cadres, employés, ouvriers qualifiés, ouvriers non qualifiés) etc...

Dans une première approche sont extraites des données permettant :

- de comparer certaines conditions de travail des ouvriers qualifiés des transports ferroviaires, routiers de marchandises et de voyageurs avec celles des ouvriers qualifiés de l'ensemble des activités ;
- et de comparer celles se rapportant à la seule catégorie des chauffeurs, distinguant le compte propre et le compte d'autrui, et celles qui se rapportent à l'ensemble des ouvriers, toutes activités confondues.

Puis est proposé un exemple parmi d'autres de l'exploitation de cette enquête : l'évaluation de l'importance du travail de nuit pour l'ensemble des salariés de la branche "Transport" par rapport au reste de l'économie.

#### **I- CONDITIONS DE TRAVAIL DES OUVRIERS QUALIFIÉS EN TRANSPORT FERROVIAIRE - MARCHANDISES ET VOYAGEURS, COMPARÉES A CELLE DES OUVRIERS QUALIFIÉS DE L'ENSEMBLE DES ACTIVITÉS -**

Un certain nombre de thèmes ont été privilégiés, et les tableaux donnent les réponses positives aux questions posées (*en pourcentage*) :

##### **1- Autonomie dans le travail -**

|  | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|--|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Les supérieurs   |                          |   |                                      |                              |
| - fixent seulement l'objectif<br>du travail                              | 75                       | 87                                      | 43                                   | 78                           |
| - disent aussi comment faire<br>le travail                               | 24                       | 12                                      | 54                                   | 22                           |
| En cas d'incident :  |                          |   |                                      |                              |
| - l'ouvrier qualifié règle<br>l'incident                                 | 43                       | 44                                      | 29                                   | 43                           |
| - règle dans des cas<br>prévus d'avance                                  | 28                       | 15                                      | 25                                   | 16                           |
| - fait appel à d'autres  | 29                       | 41                                      | 46                                   | 41                           |
| Horaires déterminés par l'entreprise<br>sans possibilité de modification | 89                       | 67                                      | 89                                   | 83                           |

On constate, en transport de voyageurs, que les ouvriers qualifiés déclarent avoir très peu de marge de manoeuvre. Cela peut tenir à la nature du service mais aussi à l'organisation du travail, alors qu'en ferroviaire la proportion d'ouvriers qualifiés qui déclarent faire leur travail seuls, une fois l'objectif fixé, est plus importante.

En transport de marchandises, la marge d'initiative est ressentie comme plus importante.

## 2- Contrôle du temps de travail (horaires) -

|                               | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|-------------------------------|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Aucun contrôle des horaires   | 32                       | 53                                      | 19                                   | 38                           |
| Contrôle par hiérarchie       | 58                       | 20                                      | 42                                   | 31                           |
| Horloge pointeuse             | 3                        | 14                                      | 19                                   | 27                           |
| Signature - fiches d'horaires | 7                        | 13                                      | 20                                   |                              |

La situation est différente suivant les modes. En transport de marchandise, le contrôle opéré par la hiérarchie est ressenti comme faible. Il est nettement plus affirmé en transport ferroviaire.

### 3- Polyvalence -

|   | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|---|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Rotation régulière entre plusieurs postes                   | 8                        | 2                                       | 4                                    | 5                            |
| Changement de poste en fonction des besoins de l'entreprise | 30                       | 10                                      | 12                                   | 30                           |
| Aucun changement de poste                                   | 62                       | 88                                      | 84                                   | 65                           |

C'est en transport ferroviaire que la polyvalence est la plus répandue bien que restant limitée (rotation régulière entre plusieurs postes).

Par contre, en transport de marchandises et transport de voyageurs, la polyvalence est presque nulle.

### 4- Contraintes de rythme -

|  | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|--|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Normes ou délais à respecter en une <i>journee</i> au plus   | 40                       | 66                                      | 34                                   | 56                           |
| en une <i>heure</i>  | 41                       | 22                                      | 53                                   | 23                           |
| Réponse <i>immédiate</i> à des demandes (clients, public...) | 21                       | 56                                      | 53                                   | 45                           |
| Réponse <i>différée</i>                                      | 17                       | 49                                      | 12                                   | 33                           |
| Contrôle permanent de la hiérarchie                          | 33                       | 22                                      | 43                                   | 30                           |
| Impossibilité de faire varier les délais fixés               | 59                       | 57                                      | 79                                   | 48                           |
| Impossibilité d'interrompre son travail en dehors des pauses | 43                       | 28                                      | 81                                   | 30                           |

La contrainte de réponse à la demande est nettement plus affirmée en transport de marchandises sur la journée.

En transport de voyageurs, la réponse doit être immédiate.

## 5- Facteurs de pénibilité mentale -

|   | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|---|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Besoin de devoir retenir beaucoup d'informations à la fois                          | 67                       | 31                                      | 35                                   | 38                           |
| Besoin d'abandonner fréquemment une tâche pour une autre non prévue                 | 39                       | 10                                      | 7                                    | 42                           |
| Bruit modéré mais gênant  | 26                       | 7                                       | 24                                   | 23                           |
| Besoin de ne pas quitter son travail des yeux                                       | 60                       | 58                                      | 73                                   | 40                           |
| Besoin d'examiner des objets très petits  | 21                       | 5                                       | 4                                    | 16                           |
| Besoin de faire attention à des signaux <i>visuels</i> brefs, difficiles à détecter | 60                       | 37                                      | 60                                   | 19                           |
| Besoin de faire attention à des signaux <i>sonores</i> brefs, difficiles à détecter | 64                       | 27                                      | 36                                   | 19                           |
| Contact avec le public  | 21                       | 81                                      | 87                                   | 42                           |
| Vivent souvent une situation de tension (public - client)                           | 6                        | 30                                      | 47                                   | 12                           |

La tâche de mémorisation et de concentration apparaît nettement plus importante en transport ferroviaire.

Il est intéressant d'observer que le taux élevé de réponses faites par les ouvriers (y compris par le personnel de conduite) dans le transport ferroviaire, à la question portant sur le "besoin de retenir beaucoup d'informations à la fois" se rapproche des taux moyens de réponses positives faites à cette question par la catégorie socioprofessionnelle des employés dans l'ensemble de l'économie (cadre : 91, profession intermédiaire : 80, employés : 54, ouvriers : 38).

L'organisation du travail spécifique au transport ferroviaire, l'importance de la réglementation, des consignes peuvent expliquer le taux atypique des réponses faites par les ouvriers de ce secteur.

Certaines études monographiques de postes de travail à la S.N.C.F. confirme le caractère complexe du travail réel des ouvriers dans ce secteur.

Il convient de noter que les tensions générées par les relations avec le public, sensibles en transport de marchandises, prononcées en transport de voyageurs, sont, compte tenu de l'organisation du travail, essentiellement supportées par les employés (= 60 %) en transport ferroviaire.

## 6- Conséquences d'une erreur de l'ouvrier dans son travail -

|   | Transport<br>Ferroviaire | Transport<br>routier de<br>Marchandises | Transport<br>routier<br>de voyageurs | Ensemble<br>de<br>l'économie |
|---|--------------------------|---|--------------------------------------|------------------------------|
| Graves pour la qualité du produit<br>ou du service                      | 88                       | 73                                      | 84                                   | 68                           |
| Génératrices de coûts financiers<br>importants pour l'entreprise        | 84                       | 74                                      | 70                                   | 56                           |
| Dangereuses pour sa sécurité<br>et celle d'autrui                       | 85                       | 73                                      | 91                                   | 51                           |
| Pouvant entraîner des sanctions<br>à son égard (emplois - rémunération) | 82                       | 69                                      | 76                                   | 48                           |

Pour les trois sous-secteurs, le sens de la responsabilité apparaît très prononcé, et bien supérieur à la moyenne générale constatée dans l'ensemble de l'économie.

## II- CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS -

Les tableaux suivants comparent les réponses positives des chauffeurs à celles des ouvriers de l'ensemble des activités, pour un certain nombre de questions, en distinguant le "compte propre" du "compte d'autrui" (en %).

|  | Autrui | Compte<br>propre | Ensemble<br>de l'économie |
|--|--------|------------------|---------------------------|
| Votre travail est-il                                 |        |                  |                           |
| * répétitif  | 34     | 33               | 44                        |
| * dépendant du travail<br>d'autres collègues         | 11     | 19               | 29                        |
| * contrôlé par l'encadrement                         | 25     | 18               | 31                        |
| * souvent interrompu par<br>une tâche non prévue     | 8      | 24               | 40                        |
| En cas d'incident, le réglez-vous<br>personnellement | 42     | 47               | 37                        |
| Vos horaires sont-ils contrôlés<br>par l'encadrement | 24     | 22               | 31                        |
| Vos horaires ne sont pas contrôlés                   | 46     | 55               | 38                        |

Il apparaît donc que les chauffeurs ressentent dans leur travail plus d'autonomie et de capacité d'initiative que les ouvriers de l'ensemble des activités.

Par contre ce travail exige une charge mentale plus forte, souvent génératrice de "stress" :

|  | Autrui | Compte propre | Ensemble de l'économie |
|--|--------|---------------|------------------------|
| Etes-vous en contact avec le public (client, usager...) ?  | 89     | 77            | 36                     |
| Ce qui peut être source de tension                         | 35     | 18            | 10                     |
| Vous devez répondre immédiatement à une demande extérieure | 45     | 39            | 26                     |
| Vous pouvez faire varier les délais                        | 22     | 27            | 30                     |
| Vous manquez de temps                                      | 28     | 16            | 17                     |
| Vous manquez de coopération et d'aide                      | 16     | 32            | 21                     |
| Vous devez faire preuve d'attention :                      |        |               |                        |
| * visuelle   | 46     | 29            | 16                     |
| * auditive   | 30     | 19            | 15                     |

Et entraîne des formes de fatigue physique spécifiques :

|  | Autrui | Compte propre | Ensemble de l'économie |
|--|--------|---------------|------------------------|
| L'exécution de votre travail vous impose-t-elle                    |        |               |                        |
| - de rester longtemps dans une position pénible                    | 57     | 46            | 46                     |
| - de subir des secousses et des vibrations                         | 64     | 54            | 26                     |
| Etes-vous amené à  |        |               |                        |
| - respirer des poussières  | 45     | 48            | 63                     |
| - risquer d'être atteint par la projection ou la chute de matériau | 29     | 36            | 40                     |
| - risquer des accidents de circulation                             | 97     | 92            | 32                     |

Une explication des différences entre les réponses en compte propre et en compte d'autrui peut être donnée par la réponse à la question posée sur la polyvalence :

|   | Autrui | Compte propre | Ensemble de l'économie |
|---|--------|---------------|------------------------|
| Vous devez changer de poste en fonction des besoins de l'entreprise | 7      | 27            | 31                     |

Les chauffeurs restent plus spécialisés dans leur emploi en compte d'autrui, ce qui peut donc expliquer certaines réponses plus caractérisées dans l'appréciation de leurs conditions de travail.

### III- TRAVAIL DE NUIT DANS LA BRANCHE "TRANSPORT"

Il apparaît que, dans l'ensemble de l'économie, le travail de nuit se concentre essentiellement dans 3 branches, où l'on trouve également une proportion de travailleurs de nuit nettement supérieure à la moyenne :

| Branches                | Nombre de salariés travaillant la nuit | Nombre total de salariés de la branche | Colonnes 1/2 |
|-------------------------|--|--|--------------|
| Administration générale | 429 000 (*)                            | 1 790 000                              | 24 %         |
| Transport               | 295 000                                | 800 000                                | 37 %         |
| Santé                   | 289 000                                | 1 070 000                              | 27 %         |

(\*) dont les 3/4 dans la police, les douanes et l'armée.

On trouve un taux supérieur de travailleurs de nuit en sidérurgie (44 %) mais concernant un nombre très inférieur de personnes.

Dans l'ensemble de l'économie, 490.000 **femmes** travaillent la nuit.

Dans les transports où elles représentent 18 % de l'effectif global, elles sont 17.000 à travailler la nuit, représentant 2 % de l'ensemble des salariés de la branche.

Le CNT souhaite l'exploitation exhaustive des données fournies par l'enquête de l'INSEE et du Ministère du travail sur la perception des salariés de leurs conditions de travail, concernant l'ensemble des catégories socio-professionnelles dans les différents modes du secteur des transports.



## 4-2. LA DURÉE DU TRAVAIL -

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

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 1991 par le tableau n° 16.

### 4-2.1. La durée du travail dans les transports routiers

La lettre de l'A.N.A.C.T. de mai 1991, a présenté un tableau des durées hebdomadaires de travail des chauffeurs routiers, opposant les chauffeurs des entreprises de transports, et ceux des transports pour compte propre, et distinguant, selon leur durée globale, les différents types de voyages effectués par les uns et les autres.

Les résultats formant la base de ces tableaux sont toujours issus de l'enquête effectuée par P. HAMELIN en 1983. Ces données ont été obtenues à travers l'exploitation de 938 questionnaires et carnets de temps tenus sur deux semaines par les conducteurs ayant accepté de participer à l'enquête.

#### PROPORTION DE CONDUCTEURS SELON LES DIFFÉRENTES SITUATIONS DE TRAVAIL : DURÉE HEBDOMADAIRE DE TRAVAIL ET VARIATION

Source : A.N.A.C.T. - mai 1991

|                    | Branche transport |        |            | Autres branches |        |            | TOTAL |        |            |
|--------------------|-------------------|--------|------------|-----------------|--------|------------|-------|--------|------------|
|                    | %                 | DWHm   | écart-type | %               | DWHm   | écart-type | %     | DWHm   | écart-type |
| Retour chaque jour | 20,1              | 48,2 h | (7,8)      | 54,5            | 44,4 h | (7,8)      | 74,6  | 45,4 h | (7,8)      |
| Voyage (2-4 jours) | 7,7               | 56,1 h | (8,4)      | 4               | 49,0 h | (8,5)      | 11,7  | 53,7 h | (8,6)      |
| Voyage (≥ 5 jours) | 10                | 60,7 h | (10,3)     | 3,7             | 53,1 h | (9,9)      | 13,7  | 58,6 h | (10,5)     |
| TOTAL              | 37,8              | 53,2 h | (9,8)      | 62,2            | 45,8 h | (9,2)      | 100   | 48,2 h | (9,4)      |

Avec : - % = proportion de conducteurs dans chaque catégorie.

- Durée moyenne de travail hebdomadaire (DWH) = somme de durées de conduite, de chargement, d'administration, d'entretien, d'attentes.

- écart-type = écart-type des durées moyennes propres à chaque groupe de conducteurs.

Cette dernière présentation fait apparaître une corrélation nette entre durée globale du déplacement et durée de travail hebdomadaire accomplie. D'autre part, il ressort qu'entre les deux types d'organisations, la part respective des voyages courts et longs est inversée, et que les durées de travail sont plus longues en transport pour autrui.

Il ressort de ces informations que, dans les années 1983 à 1986, la durée du travail hebdomadaire des conducteurs longue distance avoisinait les 60 heures hebdomadaires dans le transport pour compte d'autrui.

Le CNT constate à nouveau la gravité de la situation provenant de la durée excessive des temps de travail en transport routier de marchandises. Il insiste sur l'urgence de mener à bien l'étude de la durée du travail dans les transports routiers envisagée par l'INRETS, à laquelle pourrait contribuer l'IGTMOT par une enquête en entreprise, éclairant particulièrement la relation " rémunération/durée du travail".

Une autre enquête menée à deux postes frontières des Pays-Bas dans la même période (1985/1986), auprès de 650 chauffeurs poids-lourds internationaux, comprenant 10 % de chauffeurs français a mis en évidence des résultats comparables.

Des questionnaires larges ont été proposés aux chauffeurs, comprenant l'inscription des temps différenciés par l'enquêteur sur les indications du conducteur sur des formulaires journaliers, en nombre aussi important que possible.

Dans 43 % des cas, l'alternance travail-repos est faite sur un cycle inférieur à 22 heures. En termes de durées moyennes de travail, à l'exclusion des temps de courtes pauses et d'attente aux frontières, la durée moyenne du travail est de 56 heures. Les auteurs indiquent qu'il faut noter une forte dispersion de ces temps, relativisant la valeur informative de la moyenne.

#### **4-2.2. La durée du travail dans le transport aérien**

##### **a- Durée du travail du personnel au sol en 1991 (horaire hebdomadaire moyen à partir des plannings programmés)**

|            |                      |
|------------|----------------------|
| AIR FRANCE | 38 h 00              |
| AIR INTER  | de 34 h 50 à 38 h 00 |
| T.A.T.     | de 39 h 00 à 39 h 45 |
| A.D.P.     | 38 h 00.             |

## b- Durée du travail du personnel navigant

La spécificité des conditions d'exploitation des aéronefs suppose une réglementation de la durée du travail des navigants à l'échelle **mensuelle**. Aussi le code de l'aviation civile prévoit dans ses articles D 422-3 et D 422-10 une durée mensuelle moyenne de travail pour le personnel navigant : 85 heures de vol pour le personnel affecté sur des avions autres que des avions à réactions, 75 heures de vol pour le personnel navigant affecté sur avions à réactions d'un poids total au décollage supérieur à 14 tonnes.

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

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

Certains accords dans certaines compagnies régionales ont également fixé des limitations plus favorables que la législation.

Au **niveau européen**, la discussion se poursuit à la fois au sein du Joint Airworthiness Authority et de la Commission Européenne afin de produire un texte d'harmonisation des conditions de travail des navigants en Europe. Les travaux qui durent depuis plus de 2 ans devraient aboutir dans le courant de l'année 1992.

## 4-3. LE CONTRÔLE ET LES SANCTIONS DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS -

### 4-3.1. Suites données au rapport DOGUET-MERLET

Depuis le bilan fait à l'occasion du rapport social pour 1990, les éléments suivants peuvent être signalés :

#### 4-3.1.1. Organisation du contrôle

Une circulaire en date du 25 juin 1991 a précisé la politique suivie en matière de **contrôle des charges des véhicules utilitaires**, compétence transférée en 1990 de la Direction des Routes à la D.T.T.. Les objectifs, l'organisation et les moyens des services ont été à cette occasion redéfinis ou précisés.

Une circulaire du 25 septembre 1991 a appelé l'attention des Préfets et des D.R.E. ou D.D.E. sur l'importance du respect des règles de **sécurité à observer lors des opérations de contrôle sur route** (équipement des agents, choix des aires de contrôle en particulier), suite à l'accident qui a occasionné le décès le 3 juillet 1991 d'un contrôleur des transports terrestres au cours d'une opération de contrôle routier.

Les **habilitations** supplémentaires en matière de Code de la Route, dévolues aux contrôleurs des transports terrestres par le décret n° 91-184 du 19 février 1991, ont été précisées par voie de circulaire en date du 8 avril 1991.

Dans le domaine de l'organisation de **contrôles de la réglementation sociale européenne concertés entre Etats-membres de la C.E.E.** limitrophes, les procédures mises en place depuis 1989 ont fonctionné normalement et efficacement avec les Etats du Bénélux, le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne.

Par contre, les difficultés rencontrées avec l'Italie ne sont pas toutes levées.

Une instruction spécifique a été diffusée à l'ensemble des D.R.E. en vue de la **systématisation des contrôles des interdictions de circuler** en vigueur les fins de semaine et jours fériés. Les résultats statistiques des opérations menées au cours du 2ème semestre 1991 ont été recensés ; ces résultats pourront servir de base à un réexamen de la réglementation actuellement en vigueur.

#### **4-3.1.2. Réglementation**

Un décret et une circulaire sont intervenus dans le domaine social :

- le décret n° 91-223 du 22 février 1991 a instauré un régime dérogatoire, en trafic national exclusivement, en matière de temps de conduite et de repos et d'appareil de contrôle pour cinq catégories de véhicules, en application de l'article 13 du règlement C.E.E. n° 3820-85 du 20 décembre 1985. Le champ d'application de la dérogation a été rigoureusement délimité afin d'être contrôlable et de respecter les objectifs de la réglementation. La circulaire n° 91-16 du 28 février 1991 a explicité les dispositions dudit décret.

- Les efforts déployés par la France en vue d'une généralisation au plan européen de l'**obligation d'un limiteur de vitesses** ont abouti à ce que le Conseil des Ministres européen du 16 décembre 1991 décide d'imposer cet équipement aux autocars de plus de 10 tonnes et aux poids lourds de plus de 12 tonnes à compter du 1er janvier 1994.

- Les travaux sur le chronotachygraphe futur se sont poursuivis au niveau C.E.E. et le Ministre a réclamé lors du Conseil C.E.E. du 16 décembre 1991 que le règlement 3820-85 soit complété comme proposé par le memorandum français.

- La loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transport a modifié la loi n° 52-401 du 14 avril 1952 pour introduire une **infraction spécifique au cabotage**.

- Une réflexion a été engagée entre la D.T.T. et la Chancellerie sur l'actualisation **du barème des consignations** perçues des contrevenants étrangers et sur une révision des sanctions applicables aux infractions commises à l'égard de la réglementation sociale européenne.

- Dans le domaine de la réglementation sociale européenne, la **brochure d'information** élaborée en 1986 à l'occasion de l'entrée en vigueur des règlements 3820 et 3821 a été actualisée et rééditée.

### 4-3.1.3. Moyens humains et matériels

#### a- Effectifs et formation

En ce qui concerne l'**effectif de contrôleurs des transports terrestres**, soit 276 agents en poste pour un effectif budgétaire de 324, les efforts poursuivis par la D.T.T. et la D.P. visent à le remonter au niveau atteint au début des années 1980 (soit environ 350 agents) et à transformer en trois ans les emplois d'adjoints de contrôle (catégorie C) en emplois de contrôleur (catégorie B). Dans cette optique, dix postes de contrôleurs ont été créés au titre de 1991.

En matière de **formation**, les agents issus des concours (soit 38 agents en 1991) ont reçu une formation de 60 jours. Dans le domaine de la formation continue, elle a compris 16 journées dont une renouvelée trois fois concernant les nouvelles habilitations des contrôleurs (Code de la Route) et abouti à 478 journées-stagiaires.

Ces formations sont ouvertes chaque fois que possible à des formateurs des autres corps de contrôle.

Il est à noter que la question du rattachement des contrôleurs en poste dans les D.D.E. à la hiérarchie D.R.E. fait encore l'objet d'une étude de la D.P. dans le cadre général de l'organisation des services.

Dans le domaine particulier du contrôle des poids des véhicules lourds, le nombre de techniciens des C.E.T.E. affectés à cette mission est stabilisé autour de vingt. Leur rattachement en D.R.E. a été envisagé. Aucune décision n'a encore été arrêtée.

#### b- Moyens matériels

Sur le plan matériel, l'administration a continué en 1991 à doter les services de contrôle en matériel d'analyse de disques de chronotachygraphe en acquérant pour l'application LECADISC (Lecture et Analyse de Disques de Chronotachygraphe) 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 ainsi que l'amélioration du logiciel.

Le plan d'équipement des D.R.E. en fourgons aménagés en bureau mobile, dotés d'équipements de pesée notamment, a été intensifié : le parc est passé fin 1991 à 28 véhicules. Ainsi, toutes les D.R.E. sont pourvues et six régions importantes disposent d'ores et déjà de deux fourgons.

Le plan d'implantation des moyens de pesée fixe sur les axes autoroutiers à fort trafic de poids lourd a été poursuivi. Six ponts pèse essieux ont été acquis en 1991, soit un nombre total de 22 matériels financés depuis 1990.

L'équipement personnel des contrôleurs a été complété : la totalité des agents a été dotée d'un gilet de sécurité rétroréfléchissant afin d'assurer une meilleure sécurité de leur intervention en contrôle sur route.

En matière documentaire, un recueil regroupant l'ensemble des textes relatifs à la réglementation sociale européenne a été diffusé aux services. De même, a été faite une dotation en codes A.D.R. (transports internationaux de matières dangereuses).

Des lecteurs manuels de disques de chronotachygraphe ont été acquis.

#### **4-3.2. Le niveau du contrôle effectué dans le cadre des plans régionaux de contrôle et par l'inspection du travail des transports**

Ainsi que le souhaitait le rapport DOGUET, la circulaire n° 90-94 du 20 décembre 1990, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1991, a été élaborée afin d'avoir une bonne connaissance des contrôles effectués et des constatations faites au cours de ces derniers qui s'avère indispensable à la fois pour s'assurer du respect des règles fondamentales du transport routier, mais aussi pour répondre aux obligations prévues par la réglementation sociale européenne, à savoir la rédaction d'un rapport rendant compte chaque année de l'activité des Etats-membres en matière de contrôle. De même, il est apparu nécessaire d'obtenir un système statistique fiable afin de parvenir à une meilleure transparence des données relatives au contrôle.

Il convient aussi de rappeler que les contrôles sont effectués soit sur route, soit a posteriori en entreprise. Les contrôles sur route sont assurés par les forces de police et de gendarmerie, les contrôleurs des transports terrestres, les inspecteurs du travail-transports et les douaniers. A l'occasion de chaque contrôle, les agents chargés de cette opération doivent remettre un bulletin au conducteur.

Les contrôles en entreprise donnent lieu à des prélèvements de disques opérés essentiellement par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail-transports.

Les chiffres indiqués ci-dessous pour le contrôle sur route en 1991 reproduisent l'activité conjointe des contrôleurs des transports et autres corps de contrôle dans le cadre des plans régionaux de contrôle instaurés par la circulaire n° 87-42 du 12 mai 1987 ainsi que celle de l'inspection du travail des transports (qui comprend 82 agents, contrôleurs compris). Ils sont donc difficilement comparables aux chiffres des années précédentes.

##### **4-3.2.1. Nombre d'entreprises contrôlées**

|   | 1987         | 1988         | 1989         | 1990         | 1991         |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| par les contrôleurs des transports terrestres | 3 007        | 2 321        | 2 125        | 2 622        | 3 358        |
| par les inspecteurs du travail-transports     | 6 820        | 6 453        | 6 217        | 5 510        | 3 841        |
| <b>TOTAL</b>                                  | <b>9 827</b> | <b>8 774</b> | <b>8 342</b> | <b>8 172</b> | <b>7 199</b> |

**4-3.2.2. Nombre d'équipages contrôlés**

|               | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1991    |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| sur route     | 230 715 | 292 145 | 244 368 | 284 218 | 298 388 |
| en entreprise | 43 628  | 40 054  | 40 723  | 43 410  | 39 594  |

Le nombre de véhicules étrangers contrôlés représente 22,1 % de l'ensemble des véhicules et est passé de 19 % en 1990 à 21 % en 1991 pour les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail des transports.

**4-3.2.3. Nombre de journées transports contrôlés**

|               | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1991    | 1990/1991 (%) |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------------|
| sur route     | 461 430 | 584 290 | 488 736 | 568 436 | 840 694 | + 48          |
| en entreprise | 523 536 | 480 648 | 488 676 | 520 920 | 454 139 | - 13          |

**4-3.2.4. Nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne relevées par procès-verbaux**

Le nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne relevées par procès-verbaux est de 33.625 et représente 68 % du total des infractions relevées sur route. 79,7 % concernent des véhicules français.

Les infractions aux temps de conduite et de repos constituent 81,8 % des infractions relevées en matière sociale sur route et 86,1 % des infractions relevées en entreprise.

Les deux infractions les plus fréquentes sont le dépassement de la durée journalière de conduite et l'insuffisance de repos journalier.

**4-3.2.5. Nombre d'infractions aux réglementations autres que sociale relevées par procès-verbaux**

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Code de la Route              | 5 143 |
| Réglementation des transports | 6 449 |
| Matières dangereuses          | 2 431 |
| Autres                        | 1 816 |

### 4-3.3. Le niveau du contrôle des forces de police et de la gendarmerie en matière sociale

Les données relatives aux contrôles d'initiative, c'est-à-dire opérés sans le concours des contrôleurs des transports, ne sont connues que pour les polices urbains et les compagnies républicaines de sécurité, la gendarmerie ne fournissant que le nombre d'infractions relevées en matière sociale par procès-verbaux. Toutefois, il n'est pas possible de déterminer dans ces chiffres globaux ceux qui relèvent de contrôles d'initiative et ceux concernant l'exécution des plans régionaux de contrôle.

|  | Police  | Gendarmerie |
|--|---------|-------------|
| Nombre d'équipages contrôlés                     | 175 601 |             |
| Nombre d'infractions relevées par procès-verbaux | 39 577  | 145 932     |

### 4-3.4. Sanctions prononcées

#### 4-3.4.1. Montant des amendes

La répartition du montant des amendes a été revue par la circulaire n° 90-94 afin de tenir compte de la modification dudit montant en janvier 1990. Les amendes connues prononcées en 1991 pour des infractions relevées à la suite de contrôles en entreprise se répartissent comme suit :

- 81,6 % inférieures ou égales à 1.300 F, seuil minimal des contraventions de 4ème classe ;
- 18,4 % supérieures à 1.300 F.

Les chiffres portent sur 14.726 amendes prononcées.

#### 4-3.4.2. Immobilisation

L'ensemble des corps de contrôle dans le cadre des plans régionaux de contrôle et l'inspection du travail des transports ont procédé à 4.491 immobilisations de véhicules pour durées de conduite excessives et absences ou insuffisances de repos.



#### **4-3.4.3. Sanctions prononcées à l'égard des étrangers**

11.517 consignations pour infractions à la réglementation sociale européenne ont été demandées aux contrevenants ne pouvant justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire.

Le montant global des consignations perçues pour toutes les réglementations par les contrôleurs des transports qui est de l'ordre de 5 millions de francs a connu une progression de plus de 32 % entre 1990 et 1991.

Le nombre de procès-verbaux pour infractions à la réglementation sociale européenne, dressés à l'encontre de contrevenants étranger est en progression importante. En effet, la D.T.T., qui est destinataire d'une copie de chaque P.V., eut à recenser 5.250 en 1989, 9.032 en 1990 et 10.301 en 1991.

#### **4-4. L'ACTION DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS -**

##### ***L'état des effectifs***

Le service de l'Inspection du Travail des Transports sur le terrain est doté de 62 subdivisions d'Inspection couvrant de 1 à 3 départements, dans lesquelles est affecté un effectif théorique et budgétaire de 62 inspecteurs et de 37 contrôleurs.

Les années 1990 et 1991 ont été, en fait, marquées par des difficultés très vives : ainsi, 20 subdivisions sont restées sans inspecteur titulaire pendant plus de trois mois. La durée moyenne de ces intérimis atteint plus de 11 mois. Huit postes de contrôleur sont restés vacants pendant plus de trois mois.

Compte tenu des distances et des superficies des territoires couverts par les subdivisions d'inspection, ces difficultés de gestion de personnel ont eu des répercussions sur les possibilités d'action du service.

Néanmoins, au 1er janvier 1992, la création d'une soixante troisième subdivision est à signaler, couvrant la Guyane, la Martinique et la Guadeloupe.

##### ***Les contrôles***

Parmi les missions diverses assumées par l'Inspection du Travail (information, conseil et médiation, arbitrages divers), le contrôle est un axe fort d'intervention. L'Inspection du travail des transports assure une plus forte présence en entreprise que sur la route, qui lui permet un suivi plus global de la situation sociale dans les entreprises, conformément à la mission qui lui est conférée par le Code du Travail.

En matière de contrôle des temps de travail, de conduite et de repos, le bilan de l'exercice 1991 est le suivant, qui précise les données déjà fournies au paragraphe 4-3..

**CONTRÔLE DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE**

**TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS DES CONDUCTEURS ROUTIERS  
RC 3820/85  
Année 1991**

| NATURE                               | 1er TRIM | 2e TRIM | 3e TRIM | 4e TRIM | TOTAL 1991 |
|--------------------------------------|----------|---------|---------|---------|------------|
| <b>CONTROLE SUR ROUTE</b>            |          |         |         |         |            |
| Nbre de véhic. contrôlés             | 406      | 586     | 455     | 335     | 1 782      |
| Nbre de véh.en infraction            | 103      | 206     | 97      | 121     | 527        |
| Infractions relevées                 | 64       | 108     | 112     | 86      | 370        |
| <b>CONTROLE EN ENTREPRISE</b>        |          |         |         |         |            |
| Nbre d'entr. contrôlées              | 959      | 1 008   | 931     | 943     | 3 841      |
| Nbre d'avertissements                | 11 233   | 14 005  | 17 452  | 14 982  | 57 672     |
| Infractions relevées                 | 3 452    | 3 195   | 3 055   | 3 808   | 13 510     |
| <b>TOTAUX</b>                        |          |         |         |         |            |
| Infractions relevées                 | 3 516    | 3 303   | 3 167   | 3 894   | 13 880     |
| Procès-verbaux transmis aux Parquets | 179      | 218     | 223     | 208     | 828        |

Source : Inspection du Travail des Transports

La comparaison des nombres des contrôles d'entreprises consacrés en tout ou partie au contrôle de la réglementation C.E.E. fait clairement apparaître les répercussions des problèmes d'effectifs notés ci-dessus.

Pour donner une image plus complète des contrôles de l'Inspection du Travail des Transports, il est intéressant de présenter les données chiffrées des suites au contrôle en entreprise, au titre des attributions générales de l'Inspection du Travail.

Compte tenu des échéances différentes de sortie du présent rapport, et du rapport annuel d'activité de l'Inspection du Travail des Transports, les données présentées ici se rapportent à l'année 1990.

| Réglementation à laquelle<br>il a été contrevenu   | Nombre d'infractions constatées           |                                  |                         | Nombre<br>de P.V.<br>dressés |
|--|---|----------------------------------|-------------------------|------------------------------|
|  | ayant donné<br>lieu à des<br>observations | suivies de<br>mise en<br>demeure | relevées<br>par<br>P.V. |                              |
| Conditions de travail des<br>conducteurs routiers<br>(ordonnance du 23.12.58)                      | 47.009                                    | 0                                | 14.515                  | 938                          |
| Obligation des employeurs<br>(déclarations des établis-<br>sements, registres, affi-<br>chages)    | 5.274                                     | 64                               | 181                     | 54                           |
| Réglementation du travail<br>(durée du travail, heures<br>supplémentaires, repos<br>hebdomadaires) | 10.021                                    | 0                                | 4.500                   | 356                          |
| Salaires (non respect du<br>SMIC, salaires inférieurs<br>aux salaires convention-<br>nels)         | 4.505                                     | 4                                | 1.839                   | 85                           |
| Congés payés   | 854                                       | 0                                | 30                      | 15                           |
| Représentants du personnel   | 2.264                                     | 12                               | 102                     | 66                           |
| Hygiène et sécurité  | 4.058                                     | 300                              | 355                     | 72                           |
| Médecine du travail  | 2.772                                     | 3                                | 732                     | 141                          |
| Emploi (placement, contrô-<br>le de l'emploi, travail<br>temporaire, divers...)                    | 959                                       | 8                                | 131                     | 27                           |
| Participation  | 43  | 0                                | 0                       | 0                            |
| Etranger   | 143                                       | 0                                | 6                       | 4                            |
| Entraves aux fonctions de<br>l'inspecteur du travail   | 40  | 4                                | 53                      | 45                           |
| Matières Dangereuses   | 79  | 0                                | 2                       | 1                            |
| Divers   | 602                                       | 1                                | 24                      | 12                           |
| <b>T O T A U X</b>   | <b>78.623</b>                             | <b>396</b>                       | <b>22.470</b>           | <b>1.816</b>                 |
|  |   | 101.489                          |                         |                              |

### **Autres interventions en rapport avec les conditions de travail**

Pour le même exercice 1990, il est intéressant de relever que l'inspection du travail s'est efforcé de suivre l'activité des C.H.S.C.T., en participant à 1.044 réunions de ces comités. Cette institution est mise en place fin 1990 dans 1.828 établissements, sur les 2.058 qui y sont soumis, et dans 64 établissements non réglementairement assujettis.

La situation des effectifs de l'Inspection des Transports apparaît au C.N.T. comme préoccupante et gravement préjudiciable à l'effectivité des contrôles.

Le CNT marque son inquiétude devant la diminution globale du nombre des contrôles en entreprise, et l'insuffisance de moyens en personnel qui leur sont consacrés, et insiste sur la nécessité d'inverser cette tendance en développant les moyens des différents services et en assurant leur coordination.

#### **4-5. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL -**

##### **4-5.1. Rappel de définition**

Selon l'art. L 411-1 du Code de la Sécurité Sociale, est considéré comme accident du travail, 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.).

##### **4-5.2. Dans l'ensemble des activités, le nombre et la gravité des accidents du travail ont augmenté en 1990**

Les accidents du travail ont diminué pendant une dizaine d'années.

Depuis trois ans, cette tendance est renversée :

- le nombre total des accidents augmente de 3,3 %,
- la part des accidents mortels est en forte progression (1.213 au lieu de 1.177 en 1989 soit + 3,1 %),
- la part des accidents graves (avec I.P.), en regression en 1988 et 1989, progresse également en 1990 : + 5 %.

Ces augmentations doivent être rapprochées de celle des effectifs déclarées à la sécurité sociale : + 2,8 % entre 1989 et 1990.

La croissance économique ayant nettement ralenti en 1990, cette hausse des accidents du travail ne peut plus lui être imputable, comme il l'avait été fait en 1989.

##### **4-5.3. Le secteur des transports est confirmé comme un secteur à risques**

Pour une hausse de population salariée dans ce secteur de 4,4 %, on enregistre une augmentation du nombre des accidents de 5 % :

- quelques améliorations sont constatées par rapport à 1989 :
  - diminution du nombre de décès : - 16 (alors que pour le BTP : + 37),
  - une faible hausse du nombre de journées perdues pour incapacité temporaire : + 1,1 %.
- certains chiffres augmentent :
  - le nombre des accidents avec arrêt : + 4,9 %,
  - le nombre d'accidents ayant entraîné une incapacité permanente : 6,8 %.

Le tableau n° 19 (en annexe) compare les accidents dans les différents modes de transports(1).

On relève 27.992 accidents du travail avec arrêt en 1990 contre 26.818 en 1989 soit 9,03 % par rapport à l'effectif considéré, au lieu de 8,92 %.

En transport de **voyageurs**, les niveaux des accidents avec arrêt, comme des accidents graves restent relativement constants depuis 2 ans.

Le nombre des accidents mortels diminue : - 5 unités.

En transport de **marchandises**, on constate une aggravation légère des accidents avec arrêt qui atteignent un taux de 10,9 % par rapport à l'effectif (à comparer à celui de 1989 qui était de 10,71 %), mais plus nette des accidents mortels qui augmentent de 8 unités.

Le tableau suivant compare, pour 1989 et 1990, 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* :

|                   | en %             |        |                       |       |                    |       |                       |      |
|-------------------|------------------|--------|-----------------------|-------|--------------------|-------|-----------------------|------|
|                   | Toutes Activités |        | Routiers marchandises |       | Routiers voyageurs |       | Fluviaux marchandises |      |
|                   | 1989             | 1990   | 1989                  | 1990  | 1989               | 1990  | 1989                  | 1990 |
| Accidents + arrêt | 5,26             | 5,28   | 11,3                  | 11,5  | 3,51               | 3,4   | 9,84                  | 11   |
| Accidents graves  | 0,45             | 0,46   | 1,22                  | 1,3   | 0,34               | 0,43  | 1,13                  | 2    |
| Accidents mortels | 0,0083           | 0,0084 | 0,068                 | 0,076 | 0,022              | 0,013 | 0,09                  | 0,1  |

(1) Le "secteur transports" pris en considération comprend : les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, les transports par véhicules isothermes, 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.).

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.

Il est intéressant de comparer l'évolution dans les mêmes secteurs entre 1988 et 1990 :

en %

|                   | Toutes Activités |        | Routiers marchandises |        | Routiers voyageurs |        | Fluviaux marchandises |        |
|-------------------|------------------|--------|-----------------------|--------|--------------------|--------|-----------------------|--------|
|                   | 88/89            | 89/90  | 88/89                 | 89/90  | 88/89              | 89/90  | 88/89                 | 89/90  |
| Accidents + arrêt | + 6,85           | + 3,19 | + 9,10                | + 6    | + 0,06             | + 2,4  | - 11,86               | + 6,8  |
| Accidents graves  | - 6,63           | + 4,9  | - 2,62                | + 11   | - 16,4             | + 31,6 | - 25                  | + 66,6 |
| Accidents mortels | + 5,8            | + 14,1 | + 14,1                | + 15,2 | non significatifs  |        |                       |        |

Une dégradation croissante de la situation caractérise 1989 et 1990 avec une situation toujours préoccupante en transports routiers de marchandises et nettement aggravée en transports routiers de voyageurs et fluviaux de marchandises.

#### 4-5.4. Les accidents dus aux véhicules (élément matériel 08)

La C.N.A.M. ne dispose pas encore de l'outil informatique qui lui permettrait de répondre à la demande formulée par le C.N.T. de distinguer les accidents de transport des accidents de travail proprement dits. Elle est par contre en mesure d'isoler les accidents dus aux véhicules (risque 08).

Comme le montre le tableau ci-après, la proportion des accidents dûs aux véhicules est bien évidemment dans l'ensemble "Transport et manutention" très supérieure à celle de l'ensemble des activités. Par rapport à 1989, elle reste stable.

## ACCIDENTS DUS AUX VEHICULES

(source : C.N.A.M.)

|                                | TOTAL   | Dont cause<br>Véhicules<br>(élément 08) | %    | Rappel<br>1989<br>% |
|--------------------------------|---------|---|------|---------------------|
| <b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>    |         |   |      |                     |
| Total général                  | 760 992 | 26 592                                  | 3,5  | 3,5                 |
| Transports et manutention      | 55 591  | 7 195                                   | 12,9 | 12,6                |
| Transport voyageurs            | 2 978   | 308                                     | 10,3 | 10,4                |
| Transport marchandises         | 24 174  | 3 170                                   | 13,1 | 13                  |
| <b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b> |         |   |      |                     |
| Total général                  | 67 233  | 5 263                                   | 7,8  | 7,8                 |
| Transports et manutention      | 5 631   | 1 183                                   | 21   | 20,4                |
| Transport voyageurs            | 309     | 53                                      | 17,1 | 17,8                |
| Transport marchandises         | 2 683   | 628                                     | 23,4 | 24,6                |
| <b>ACCIDENTS MORTELS</b>       |         |   |      |                     |
| Total général                  | 1 213   | 514                                     | 42,3 | 42                  |
| Transports et manutention      | 205     | 149                                     | 72,7 | 68,3                |
| Transport voyageurs            | 8       | 3                                       | 37,5 | 46,1                |
| Transport marchandises         | 139     | 106                                     | 76,2 | 76,3                |

Pour les transports de marchandises, comme en 1989, cette proportion doit être multipliée par quatre pour ce qui concerne les accidents avec arrêt, par trois pour ce qui concerne les accidents graves et 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 : est constatée l'augmentation des accidents avec arrêt subis par le personnel non navigant :

|                                | TOTAL | Dont cause<br>Véhicules<br>(élément 08) | %    | Rappel<br>1989<br>% |
|--------------------------------|-------|---|------|---------------------|
| <b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>    |       |   |      |                     |
| Personne non navigant          | 1 002 | 181                                     | 18   | 7,8                 |
| Personne navigant              | 633   | 422                                     | 66,6 | 69,3                |
| <b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b> |       |   |      |                     |
| Personne non navigant          | 157   | 13                                      | 8,3  | 7,7                 |
| Personne navigant              | 52    | 17                                      | 32,7 | 30,3                |
| <b>ACCIDENTS MORTELS</b>       |       |   |      |                     |
| Personne non navigant          | 2     | 1                                       | 50   | 100                 |
| Personne navigant              | 6     | 2                                       | 33,3 | 44,4                |

#### 4-5.5. La R.A.T.P. (tableau n° 20)

Le nombre d'accidents du travail est en légère augmentation en 1991, pour un effectif moyen administré pratiquement équivalent.

Le pourcentage des accidents avec incapacité temporaire (I.T.) rapporté à l'effectif moyen annuel, qui s'était amélioré entre 1974 et 1986, continue à évoluer 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 |
| 1991 | 39 793         | 2 608         | 6,55 |

Le nombre d'incapacités permanentes, qui avait baissé en 1990 (183) augmente en 1991 : 213.

Parmi les causes d'accidents avec arrêt, les plus forts pourcentages en 1991 sont atteints, soit par les accidents de circulation, manutention stockage : 37,3 %, soit par rixes, agressions ou attentats : 34 %.

Le pourcentage des accidents de circulation sur la voie publique, liée à l'activité du travailleur (code 08) est en légère baisse depuis 4 ans : 1988 : 2,2 % ; 1989 : 1,9 % ; 1990 : 1,8 % ; 1991 : 1,7 %.

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

- Une formation générale :

En 1991, 2.180 stagiaires ont bénéficié de cette formation pour un nombre d'heures de 6.964.

- Des formations spécifiques :

- . En 1991, contre l'incendie : 27 stagiaires pour un total de 351 heures

- . En 1991, service intérieur : 7 stagiaires pour un total de 49 heures.

#### 4-5.6. La S.N.C.F. (tableau n° 20)

Le nombre des accidents du travail baisse en valeur absolue (- 2,3 %).

Le taux de fréquence poursuit sa légère baisse progressive : 1990 : 38,9 %, 1991 : 38,6 %.

Le nombre des accidents mortels diminue (- 6).

Le bilan social permet d'étudier la répartition des accidents du travail en distinguant :



## o les fonctions :

les plus forts pourcentages sont atteints dans les fonctions :

matériels : 23,3 %

transports : 32,1 %

équipement : 30,5 %

## o les causes :

les plus forts pourcentages sont atteints par les accidents de circulation, manutention et stockage :

1989 : 64,7 %, 1990 : 65,5 %, 1991 : 62,2 %

le pourcentage des accidents de circulation sur la voie publique, liée à l'activité du travailleur (code 08) se stabilise :

1989 : 4 %, 1990 : 3,5 %, 1991 : 3,4 %

## o le personnel roulant et le personnel sédentaire :

|                        | Personnel roulant |        |        | Personnel sédentaire |         |         |
|------------------------|-------------------|--------|--------|----------------------|---------|---------|
|                        | 1989              | 1990   | 1991   | 1989                 | 1990    | 1991    |
| Nombre d'accidents     | 924               | 966    | 983    | 7 271                | 6 727   | 6 475   |
| Effectif mensuel moyen | 28 199            | 28 196 | 28 303 | 136 362              | 130 802 | 125 254 |
| Taux de fréquence (%)  | 32,7              | 34,2   | 34,7   | 53,3                 | 51,4    | 51,7    |
|                        | ↘                 | ↗      | ↗      | ↘                    | ↘       | ↗       |

En 1991, la situation tend légèrement à s'aggraver pour ces deux catégories de personnel.

Les dépenses de sécurité effectuées dans l'entreprise en 1991 qui se montent environ à 166,3 MF, ont augmenté de 14 % SUR 1990.

Un nombre toujours important d'agents est déclaré "formé à la sécurité du personnel" (87.243 en 1991) sans qu'il soit précisé le contenu et la durée de cette formation.

#### 4-5.7. Conventions d'objectifs entre les caisses régionales de sécurité sociale et assurances maladies et certains secteurs professionnels

Le Comité technique national des accidents du travail "Transports et manutention" a, le 24 janvier et le 4 juin 1992, retenu de nouvelles conventions d'objectifs pour les activités suivantes :

- 1- Transports routiers associés  
Transports routiers de marchandises  
Transports par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants

Location de véhicules industriels avec chauffeurs et sans chauffeur  
 Entreprise de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises.

- 2- Enlèvement des ordures avec personnels et sans personnel  
 Enlèvement et destruction de déchets industriels.
- 3- Déménagement et garde-meubles.

Face à l'aggravation croissante des accidents du travail dans les transports, et particulièrement dans les transports routiers, le CNT demande qu'une analyse approfondie soit faite de la nature des accidents et des catégories professionnelles concernées, afin de mieux cibler et d'adapter les politiques de prévention.

#### 4-5.8. Cotisations "Accidents du travail"

Tableau n° 21

#### 4-6. COMITÉS D'HYGIÈNE DE SÉCURITÉ ET DES CONDITIONS DE TRAVAIL -

Tableau n° 22

#### 4-7. DÉLÉGUÉS DU PERSONNEL - COMITÉS D'ENTREPRISES -

##### 4-7.1. Délégués du personnel

| Délégués du Personnel   | 1981  | 1982  | 1983  | 1985  | 1986  | 1987  | 1988  | 1989  | 1990  |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1.Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis         | 7 944 | 7 382 | 7 851 | 7 511 | 8 219 | 8 063 | 8 103 | 8 665 | 8 786 |
| 2.Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués | 2 467 | 2 239 | 2 984 | 3 116 | 4 179 | 3 877 | 3 808 | 3 917 | 3 962 |
| 3.Nombre de procès-verbaux de carence                         | 404   | 306   | 796   | 1 207 | 1 515 | 1 756 | 1 902 | 1 806 | 2 420 |
| <i>Pourcentage</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <i>Ligne 2</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| -----   |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <i>Ligne 1</i>  | 31,05 | 30,33 | 30    | 41,48 | 50,84 | 48,08 | 47    | 42,2  | 45,09 |

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

Source : Inspection du Travail des Transports.

#### 4-7.2. Comités d'entreprise

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1990 de la mise en place des comités d'entreprise.

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

|   | 1981  | 1982  | 1983  | 1986  | 1987  | 1988  | 1989  | 1990  |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>Comités d'entreprise</b>   |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <b>Ensemble des transports :</b>  |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis                                    | 1 385 | 1 345 | 1 439 | 1 553 | 1 546 | 1 548 | 1 679 | 1 677 |
| 2- Nombre d'entreprises ou d'établiss. ayant un comité                                    | 1 145 | 1 203 | 1 262 | 1 312 | 1 381 | 1 366 | 1 469 | 1 435 |
| Nombre de P.V. de carence   | 107   | 73    | 71    | 76    | 118   | 106   | 129   | 146   |
| <i>Ligne 2</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <i>Pourcentage</i> -----  | 82,67 | 89,44 | 87,7  | 84,48 | 89,33 | 88,24 | 87,49 | 85,57 |
| <i>Ligne 1</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <b>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport :</b> |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis                                    | 972   | 1 013 | 1 166 | 1 124 | 1 109 | 1 113 | 1 229 | 1 213 |
| 2- Nombre d'entreprises ou d'établiss. ayant un comité                                    | 849   | 961   | 979   | 948   | 1 036 | 957   | 1 052 | 1 039 |
| Nombre de P.V. de carence   | 33    | 61    | 60    | 71    | 109   | 96    | 112   | 133   |
| <i>Ligne 2</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |
| <i>Pourcentage</i> -----  | 87,35 | 94,87 | 83,96 | 84,34 | 93,42 | 85,98 | 85,6  | 85,66 |
| <i>Ligne 1</i>  |       |       |       |       |       |       |       |       |

Source : Inspection du Travail des Transports.

##### 4-7.2.1. Transports routiers et activités auxiliaires de transports

Tableaux n° 23.

##### 4-7.2.2. Transports urbains

Tableaux n° 24.

**4-7.2.3. Voies ferrées d'intérêt local**

Tableau n° 25 a.

**4-7.2.4. Navigation intérieure**

Tableau n° 25 b.

**4-7.2.5. Remontées mécaniques**

Tableau n° 26.

**4-7.2.6. Transports aériens (sauf AIR FRANCE)**

Tableau n° 27.

**4-7.2.7. R.A.T.P.**

Tableaux n° 28 a et 28 b.

**4-7.2.8. S.N.C.F.**

Tableau n° 29.

**4-8. CONFLITS SOCIAUX -****4-8.1. Récapitulation du nombre de journées perdues pour fait de grève de 1985 à 1991**

|      | TRANSPORTS<br>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                | 44 394   | 158 343  |
| 1989 | 20 820                | 8 102    | 93 557   |
| 1990 | 23 433                | 24 666   | 164 000  |
| 1991 | 10 127                | 33 484   | 193 776  |

**4-8.2. En 1991, 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.                 | (1) 540         | (2) 46 070          | 33 485           |
| AIR FRANCE               | 5               | 565                 | 2 603            |
| TRANSPORTS AERIENS       | 1               | 70                  | 70               |
| V.F.I.L.                 | 1               | 99                  | 99               |
| MANUTENTION FERROVIAIRE  | 4               | 304                 | 5 029            |
| ENTREPRISES PRIVEES      | 13              | 313                 | 2 293            |
| AUTOROUTES               | 3               | 494                 | 494              |
| BASES AERIENNES          | 4               | 61                  | 354              |
| ORDURES MENAGERES        | 3               | 310                 | 420              |
| BASES AERIENNES DE PARIS | 1               | 20                  | 137              |
| RESTAURATION FERROVIAIRE | 2               | 69                  | 164              |
| TRANSPORTS ROUTIERS      | 38              | 1 729               | 7 972            |
| S.N.C.F.                 | 496             |                     | 193 776          |
| TRANSPORTS URBAINS       | 60              | 7 618               | 10 127           |
| <b>TOTAL GENERAL</b>     | <b>1 148</b>    | <b>11 652</b>       | <b>257 023</b>   |

Source : Inspection du travail des transports

(1) Il s'agit du nombre de préavis.

(2) Un agent R.A.T.P. qui participe à plusieurs arrêts est décompté plusieurs fois.

**4-9. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION -**

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière a établi le bilan global suivant pour les 8 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       |
| 1991   | 148 890             | - 8,4       | 9 617  | - 6,5       | 47 119         | 158 849        | 205 968       | - 8,8       |

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.

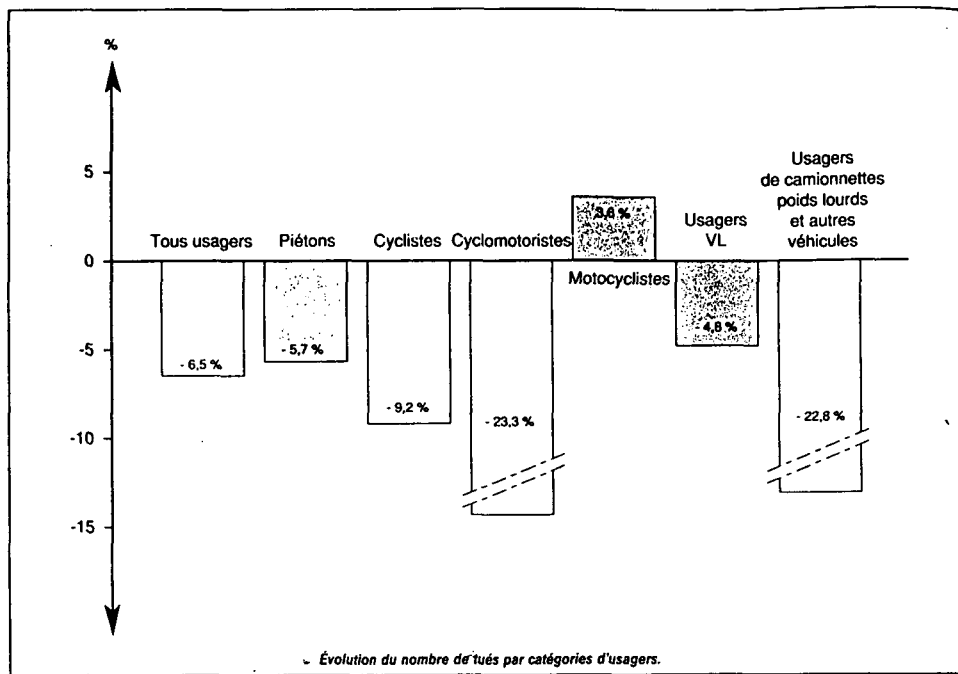
En 1991, alors que la circulation sur le réseau national a augmenté de 3,4 %, le bilan des victimes (tués + blessés) est de 215 585, soit en réduction de 8,7 % sur 1990.

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

L'insécurité routière est équivalente à celle des années 1960 alors que, dans le même temps, la circulation, donc le risque d'accident sur le réseau national, a été multiplié par un facteur 4,3.

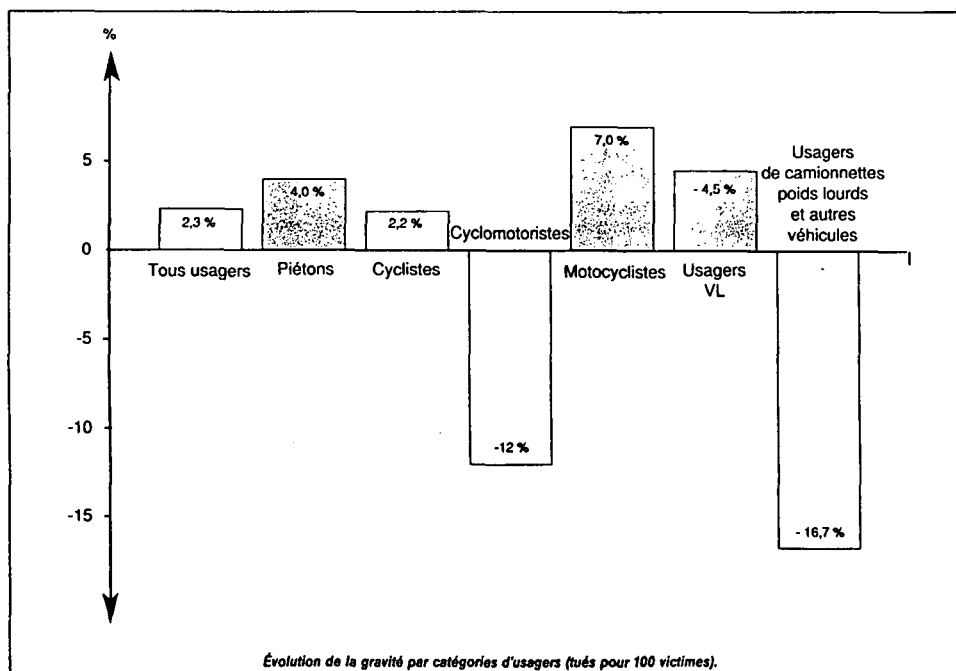
En 1991, le nombre de tués est en diminution pour l'ensemble des catégories d'usagers y compris pour les usagers de **véhicules utilitaires et de poids lourds**.

Les motocyclistes restent l'exception.



Source : bilan annuel de l'O.N.I.S.R.

La gravité, exprimée en tués/100 victimes (tués + blessés) est en augmentation pour toutes les catégories sauf pour les cyclomotoristes et surtout les usagers de **véhicules utilitaires et de poids lourds**, pour lesquels cette diminution représente - 16,7 %.



Source : bilan annuel de l'O.N.I.S.R.

**4-9.1. 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**

Constat entre 1990 et 1991 :

- pour les usagers de véhicules de tourisme :
  - une nette diminution du nombre total de victimes :  
129 160 en 1991 contre 141 468 en 1990 soit - 8,7 %
  - de légères diminutions en valeur absolue et augmentation en valeur relative du nombre des tués :  
5 992 en 1991 contre 6 295 en 1990 soit - 4,8 %  
62,3 % en 1991 contre 61,18 % en 1990
  - une diminution en valeur absolue, mais une stagnation en valeur relative du nombre des blessés graves :  
25 827 en 1991 contre 28 809 en 1990 soit - 10,35 %  
mais 54,81 % en 1991 comparables aux 54,79 % en 1990
  - des blessés légers :  
97 341 en 1991 contre 106 364 en 1990 soit - 8,5 %  
mais 61,28 % en 1991 contre 61,38 % en 1990
- pour les usagers de *véhicules utilitaires (non compris les tracteurs agricoles)* :
  - une nette diminution du nombre total des victimes :  
7 969 en 1991 contre 8 637 en 1990 soit - 7,9 %
  - une diminution en valeur absolue, comme en valeur relative des tués :  
371 en 1991 contre 464 en 1990 soit - 20 %  
3,85 % en 1991 contre 4,5 % en 1990
  - des blessés graves :  
1 597 en 1991 contre 1 839 en 1990 soit - 13,15 %  
3,38 % en 1991 contre 3,49 % en 1990.
  - des blessés légers :  
6 001 en 1991 contre 6 334 en 1990 soit - 5,25 %  
3,77 % en 1991 contre 3,65 % en 1990

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

- les transports en commun :
  - une nette diminution du nombre total des victimes :  
1 250 en 1991 contre 1 434 en 1990 soit - 12,8 %
  - mais une augmentation du nombre de conducteurs tués :  
9 en 1991 contre 6 en 1990



- les véhicules de 3,5 t et plus et les tracteurs et semi-remorques :
- la diminution du nombre de conducteurs tués :  
154 en 1991 contre 171 en 1990 soit - 9,9 % (on rejoint les chiffres de 1989 : 158).

L'aggravation des accidents pour les usagers de véhicules utilitaires constatée l'an dernier, ne s'est pas confirmée en 1991, mise à part l'observation concernant les conducteurs de transport en commun.

L'évolution en valeur absolue, pour chaque catégorie de véhicules en 1990 et 1991 est résumée ci-après :

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

Toutes les évolutions sont à la baisse.

L'Observatoire Interministériel de Sécurité Routière a réalisé une étude sectorielle sur la sécurité des poids lourds en 1990, publiée en février 1992.

Cette étude mentionne notamment l'évolution des accidents avec véhicule lourd depuis 5 ans :

**EVOLUTION DES ACCIDENTS  
AVEC VEHICULE LOURD DEPUIS 5 ANS**

| Ensemble du réseau   | 1986    | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1990/1986 |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| Nombre d'accidents corporels .....                                   | 184 626 | 170 994 | 175 887 | 170 590 | 162 573 | — 11,9 %  |
| Nombre d'accidents corporels<br>avec véhicule lourd .....            | 11 019  | 10 687  | 11 140  | 10 840  | 10 138  | — 8,0 %   |
| % des accidents avec véhicule lourd/<br>total des accidents .....    | 6,0     | 6,2     | 6,3     | 6,4     | 6,2     | + 3,3 %   |
| Nombre d'accidents mortels .....                                     | 9 682   | 8 686   | 9 341   | 9 302   | 9 128   | — 5,7 %   |
| Nombre d'accidents mortels<br>avec véhicule lourd .....              | 1 451   | 1 342   | 1 492   | 1 459   | 1 353   | — 6,8 %   |
| % des accidents avec véhicule lourd/<br>total des accidents .....    | 15,0    | 15,4    | 16,0    | 15,7    | 14,8    | — 1,3 %   |
| Nombre de tués dans l'ensemble<br>des accidents .....                | 10 961  | 9 855   | 10 548  | 10 528  | 10 289  | — 6,1 %   |
| Nombre de tués dans les accidents<br>avec véhicules lourds .....     | 1 724   | 1 604   | 1 740   | 1 712   | 1 542   | — 10,6 %  |
| % tués dans accidents avec véhicule<br>lourd/ensemble des tués ..... | 15,7    | 16,3    | 16,5    | 16,3    | 15,0    | — 4,5 %   |
| Gravité tous accidents .....   | 5,9     | 5,8     | 6,0     | 6,2     | 6,3     | + 6,8 %   |
| Gravité des accidents sans véhicule<br>lourd .....                   | 5,3     | 5,1     | 5,3     | 5,5     | 5,6     | + 5,7 %   |
| Gravité des accidents avec véhicule<br>lourd .....                   | 15,6    | 15,0    | 15,6    | 15,8    | 15,2    | — 2,6 %   |
| Nombre de véhicules impliqués<br>dans les accidents .....            | 323 211 | 300 474 | 309 649 | 300 880 | 286 470 | — 11,4 %  |
| Nombre de véhicules lourds impliqués<br>dans les accidents .....     | 11 784  | 11 557  | 11 982  | 11 662  | 10 906  | — 7,5 %   |
| % véhicules lourds impliqués/<br>ensemble des véhicules .....        | 3,6     | 3,8     | 3,9     | 3,9     | 3,8     | † 5,6 %   |

Gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

On constate que si le pourcentage des véhicules lourds impliqués par rapport à l'ensemble des véhicules tend à augmenter, la gravité des accidents avec véhicules lourds tend à diminuer.

#### 4-9.2. 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<br>CORPORELS | TUES  | BLESSE<br>GRAVES | BLESSES<br>LEGRS | TOTAL<br>BLESSES |
|------------|------------------------|-------|------------------|------------------|------------------|
| Année 1991 | 55 064                 | 6 960 | 29 993           | 52 899           | 82 892           |
| Année 1990 | 59 574                 | 7 567 | 33 398           | 56 714           | 90 112           |
| Différence | - 4 510                | - 607 | - 3 405          | - 3 815          | - 7 220          |
| %          | - 7,6                  | - 8   | - 10             | - 6,7            | - 8              |

### 4-9.3. Bilan de la Police Nationale

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

|            | ACCIDENTS<br>CORPORELS | TUES  | BLESSE<br>GRAVES | BLESSES<br>LEGRS | TOTAL<br>BLESSES |
|------------|------------------------|-------|------------------|------------------|------------------|
| Année 1991 | 93 826                 | 2 657 | 17 126           | 105 950          | 123 076          |
| Année 1990 | 102 999                | 2 722 | 19 180           | 116 568          | 135 748          |
| Différence | - 9 173                | - 65  | - 2 054          | - 10 618         | - 12 672         |
| %          | - 8,9                  | - 2,4 | - 10,7           | - 9,11           | - 9,3            |

### 4-9.4. Bilan des C.R.S.

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

|            | ACCIDENTS<br>CORPORELS | TUES   | BLESSE<br>GRAVES | BLESSES<br>LEGRS | TOTAL<br>BLESSES |
|------------|------------------------|--------|------------------|------------------|------------------|
| Année 1991 | 3 235                  | 200    | 444              | 4 274            | 4 718            |
| Année 1990 | 3 286                  | 235    | 507              | 4 716            | 5 223            |
| Différence | - 51                   | - 35   | - 63             | - 442            | - 505            |
| %          | - 1,5                  | - 14,9 | - 12,            | - 9,4            | - 9,6            |

Le nombre des accidents dans lequel un poids lourd au moins est impliqué tend à augmenter mais leur gravité diminue, ce qui confirme pour 1991 l'évolution constatée par l'ONISR entre 1986 et 1990.

|            | NOMBRE<br>D'ACCIDENTS | TUES | BLESSES<br>GRAVES | BLESSES<br>LEGRS |
|------------|-----------------------|------|-------------------|------------------|
| Année 1991 | 478                   | 37   | 77                | 636              |
| Année 1990 | 465                   | 57   | 84                | 640              |
| Année 1989 | 524                   | 62   | 90                | 687              |

#### **4-9.5. Statistiques de la circulation publiées par la Gendarmerie Nationale (tableaux n° 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 diminution du taux de responsabilité directe présumée des conducteurs de véhicules utilitaires de moins de 3,5 T (- 1,5) et de plus de 3,5 T (- 3,8) ;
- une très légère diminution de celui des conducteurs de tracteurs routiers (- 1) ;
- un niveau toujours relativement faible de celui des conducteurs de véhicules de transport en commun, toutefois en légère augmentation sur 1990 (+ 2,1).

Globalement, le taux de responsabilité directe présumée des conducteurs de véhicules lourds est toujours nettement inférieur à ceux des autres conducteurs de véhicules et des piétons ;

Le tableau 30 d) permet de comparer les chiffres des victimes et des tués de 1991 avec ceux des 5 années précédentes, pour chaque catégorie d'usagers.

La proportion de tués parmi les utilisateurs de véhicules utilitaires est la même qu'en 1990 : 1 tué sur 14.

**Cinquième Partie**  
**ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE**  
**RÉMUNÉRATIONS**  
**RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE**

*L'activité conventionnelle a été soutenue en 1991, comme le prouve le bilan établi par l'Inspection générale du travail et de la main d'œuvre des transports.*

*L'étude sur les salaires 1990 en transport routier réalisée par la CARCEPT permet des analyses et des comparaisons au niveau de chaque emploi.*

\* \*  
\*

## 5-1. L'ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE ET LES RÉMUNÉRATIONS EN 1991 -

### 5-1.1. Transports routiers et activités auxiliaires des transports

La Commission nationale d'interprétation et de conciliation (C.N.I.C.) de la C.C.N.T.R. a manifesté une activité soutenue (24 réunions en 1991).

#### 5-1.1.1. Les thèmes traités

##### a- Transports de fonds

Les réunions du début de l'année ont abouti à la conclusion le 5 mars 1991 d'un accord national professionnel relatif aux conditions spécifiques d'emploi du personnel des entreprises exerçant des activités de transports de fonds et de valeurs.

Signé par toutes les organisations syndicales à l'exception de la C.G.T., cet accord a été étendu par arrêté du 27 juin 1991 (J.O. du 10 juillet 1991).

Les discussions ont repris à partir du mois de septembre 1991 pour compléter l'accord pour des dispositions spécifiques aux catégories de personnel autres que les convoyeurs de fonds. Ont ainsi été étudiées les filières comptage, chambre forte, installations automatisées. Les négociations sur ces emplois se poursuivent en 1992.

### **b- Classifications des emplois pour l'ensemble de la convention**

Les travaux s'orientent vers la définition d'un "statut" des conducteurs, qui intégrerait de nouveaux classements, un système de rémunérations abandonnant l'actuelle notion de Rémunération Globale Garantie (R.G.G.) l'organisation du travail et les frais de déplacements.

Pour les classifications des conducteurs, l'U.F.T. propose de faire trois groupes de conducteurs :

- ceux dont l'activité de conduite est dominante, dans un environnement défini ;
- ceux qui font essentiellement des enlèvements-livraisons ;
- ceux dont l'activité est complexe et diversifiée, notamment en longue distance.

Les discussions se poursuivent en 1992. L'affectation de coefficients aux emplois nouveaux constituera vraisemblablement une étape délicate.

### **c- Contrat de travail intermittent pour les conducteurs de transports scolaires**

Un premier protocole d'accord entre l'U.F.T. et F.O.-U.N.C.P. a été signé le 6 septembre 1991, complété par un accord additionnel le 15 mai 1992. Ces deux accords ont fait l'objet d'un nouveau texte de protocole, amendé par ailleurs sur la question des heures supplémentaires effectuées hors période scolaire, et signé le 15 juin 1992 entre l'U.F.T. et l'U.N.O.S.T.R.A. d'une part et F.O./U.N.C.P., C.F.D.T., C.F.T.C. et F.N.C.R. d'autre part.

Cet accord permet de sortir la plupart des conducteurs scolaires de la situation précaire où ils se trouvent, en les faisant bénéficier de contrats à durée indéterminée avec les avantages qui s'y rattachent.

Cet accord final devrait faire l'objet d'une extension pour son application dans les entreprises qui n'auraient pas conclu d'accords internes sur ce sujet.

### **d- Protocole relatif aux frais de déplacements des ouvriers**

Après la dénonciation par la partie patronale, le 5 décembre 1990, du mode de révision des taux d'indemnités (article 15 du protocole), l'étude d'une nouvelle méthode de révision a été entreprise en 1991.

L'ancien système qui n'a plus cours depuis le 5 mars 1992, du fait de la dénonciation, reposait sur la majoration annuelle de l'indice hôtelier établi par l'I.N.S.E.E.. La croissance de cet indice variait de 6 % à 10 % chaque année. L'U.F.T. a proposé de réviser les nouveaux taux d'indemnités de déplacements en se calquant sur les variations du Minimum Garanti, plus conforme à l'évolution annuelle du coût de la vie.

Des objections à cette dénonciation ont été soulevées par les syndicats qui estiment que le remboursement des frais de déplacement sont partie intégrante du pouvoir d'achat des salariés.

**e- Autres questions examinées**

Deux textes ont par ailleurs été examinés :

- la nouvelle rédaction de la C.C.N. A6, relative à la participation aux fruits de l'expansion des entreprises ;
- la nouvelle rédaction des articles 10 ter de la C.C.N. A1, 17 bis de la C.C.N. A2, 21 bis de la C.C.N. A3 et de la C.C.N. A4, relatifs à l'indemnisation des absences pour maladie et accident.

Les nouvelles rédactions avaient pour but essentiel, d'une part de se conformer aux derniers textes légaux et réglementaire en la matière (C.C.N. A6), d'autre part, de clarifier des textes résultant de modifications successives rendant difficile leur compréhension.

Simple mises à jour techniques, ces textes ont fait l'objet de deux accords, qui ont été signés le 6 décembre 1991 :

- l'un (C.C.N. A6) par la C.F.T.C., F.O., la F.N.C.R. et la C.G.C.,
- l'autre par la C.F.D.T., la C.F.T.C., la F.N.C.R. et la C.G.C..

**5-1.1.2. Bilan salarial**

La réunion du 4 juillet 1991 a été, en partie, consacrée à l'examen des salaires de la branche. Le dernier accord remontait au 5 décembre 1990 et avait prévu une mesure de 1 % d'augmentation au 1er février 1991, avec un salaire minimum mensuel de 5.454 F, supérieur au S.M.I.C. (5.398 F).

A l'issue de cette réunion, un accord a été conclu, prévoyant 2 mesures d'augmentation pour 1991 :

- 1,25 % au 1er juillet (salaire minimum mensuel : 5.522 F)
- 0,75 % au 1er octobre (salaire minimum mensuel : 5.563 F)

et une augmentation de 1 % à compter du 1er février 1992, portant le salaire minimum à cette date à 5.619 F.

L'accord a été signé par la C.F.D.T., la C.F.T.C. et la C.G.C..

Ces salaires, quelle que soit la date d'application, sont supérieurs au S.M.I.C. mensuel, porté à 5.519,54 F depuis le 1er juillet 1991.

En particulier, à la fin de l'année 1991, le salaire minimum était de 5.563 F, soit une augmentation de 2,93 % par rapport à la situation de décembre 1990 (salaire minimum 5.400 F).

**5-1.2. Transports urbains****5-1.2.1. Thèmes traités**

La demande de révision de l'article 12 (congés pour formation syndicale) a fait l'objet d'un accord qui a été ultérieurement formalisé par l'avenant n° 5 du 19 avril 1991 à la convention collective (arrêté du 30 janvier 1992).

La demande de révision de l'article 29 (congés annuels) n'a pu être traitée, en raison de l'absence, lors de la séance du 19 avril, de représentant de l'organisation syndicale pétitionnaire (C.F.T.C.).

Le problème de l'application de l'article 32 de la convention collective au 1er mai n'a pu faire l'objet d'un accord.

### **5-1.2.2. Bilan salarial**

Concernant les salaires minima conventionnels tout d'abord, aucun accord n'a pu être conclu lors de la séance du 12 février. Néanmoins, la C.F.E.-CG.C. s'est déclarée prête à signer un accord sur les bases proposées par l'U.T.P. qui n'a pas conclu en raison de la présence d'une seule organisation syndicale.

Toutefois, elle a indiqué que la recommandation qu'elle adresserait à ses adhérents se situerait au niveau des propositions acceptées par la seule C.F.E.-C.G.C..

L'année 1990 n'ayant également pas connu d'accord salarial, les majorations de la valeur du point 100 décidées par l'U.T.P. se rapporteront à la valeur qui résulte de sa recommandation précédente (soit 32,59 F) et s'établissent comme suit :

- + 4 % soit 68.744 F pour les agents non titulaires,
- + 4 % soit 72.800 F pour les agents titulaires.

L'U.T.P. a ainsi procédé à la revalorisation différenciée de la garantie de rémunération annuelle minimale, qui est supérieure de 1 % à celle du salaire minimal professionnel.

### **5-1.3. Remontées mécaniques**

#### **5-1.3.1. Thèmes traités**

##### **a- Salaires**

Voir en 5-1.3.2. le bilan salarial.

##### **b- Temps partiel**

Il est apparu que les réflexions réciproques ne sont pas suffisamment mûres pour permettre l'aboutissement d'un accord.

##### **c- Compensation du travail de nuit**

La convention collective comporte déjà, au niveau des annexes 1 (ouvriers) et 3 (techniciens), des dispositions concernant le travail de nuit à titre exceptionnel.



**d- Repos hebdomadaire**

Les parties sont d'accord sur le principe de l'attribution du repos hebdomadaire par roulement. Par contre, il n'y a pas eu accord sur la définition des modalités d'attribution du repos.

**e- Coefficients hiérarchiques**

Le S.N.T.F. a présenté un projet de révision de la grille des coefficients de salaires.

Les négociations ont abouti à un projet d'accord, qui ne remet pas en cause la hiérarchie actuelle.

Aucun accord n'est en définitive intervenu.

**5-1.3.2. Bilan salarial****1- Les salaires minimaux**

## o A effet du 1er juin 1991

**a- Au titre du rééquilibrage du Salaire Minimum Professionnel (S.M.P.) par rapport au S.M.I.C.**

Afin de conserver la hiérarchie professionnelle et de permettre aux salaires des coefficients les plus bas de se rapprocher du niveau du S.M.I.C., il a été décidé :

- l'extension à la totalité de la grille de l'augmentation de 2,5 %, avec l'application, pour les catégories ouvriers et employés à effet au 1er décembre 1990, d'une formule dégressive convenue entre les partenaires sociaux.
- l'augmentation de 1 % applicable suivant les mêmes critères, mais à la totalité de la grille.

**b- Au titre du pouvoir d'achat**

Augmentation de 2 % applicable de façon uniforme sur la totalité de la grille.

## o A effet du 1er décembre 1991

Augmentation de 1,5 % applicable de façon uniforme sur la totalité de la grille (au titre du pouvoir d'achat).

## 2- Primes et Indemnités

La revalorisation est annuelle, suivant l'usage, soit au 1/12 de chaque année qui est la date d'ouverture de la saison des sports d'hiver.

La recommandation patronale précitée a eu pour effet de donner à ces deux éléments salariaux la même augmentation annuelle que les salaires.

### 5-1.4. Transports aériens

#### 5-1.4.1. *Activité conventionnelle*

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

Les travaux de modification de la grille de classification des emplois se sont poursuivis en 1991. Sur les 4 filières de la convention, la révision de la filière exploitation, de la filière commerciale, et de la filière administrative est achevée, celle de la filière technique est en cours de discussion. Une nouvelle filière informatique et télécommunications a été élaborée.

##### b- **Convention collective du personnel navigant commercial (application prorogée à AIR FRANCE)**

Un accord a été signé le 28 juin 1991 entre AIR FRANCE d'une part, le Syndicat National du Personnel Navigant Commercial, le Syndicat Unitaire des Navigants Commerciaux, le Syndicat des Personnels assurant un service AIR FRANCE C.F.D.T. d'autre part, prorogeant jusqu'au 30 juin 1993 les effets de la convention collective du personnel navigant commercial et de son annexe AIR FRANCE du 19 octobre 1984 qui a cessé de produire effet le 30 juin 1988.

#### 5-1.4.2. *Bilan salarial*

##### a- **Secteurs couverts par une convention collective nationale étendue**

**Personnel au sol des entreprises de transport aérien** : l'avenant 48 du 20 avril 1990 est le dernier avenant portant sur les salaires : la valeur horaire de 100 points d'indice, pour l'application des coefficients hiérarchiques est fixé à 19,17 F depuis le 1er décembre 1990.

A compter du 1er avril 1990, le salaire minimum mensuel garanti est fixé à 5.265 F, après deux mois d'ancienneté.

Les négociations n'ont pas abouti depuis.

**Personnel navigant technique des entreprises de travail aérien et assimilés** : l'avenant 5 sur les salaires a été signé le 13 novembre 1991 (l'avenant 6 signé le 31 mars 1992 prévoit une augmentation de ces valeurs au 1er juin 1992) :

Au 1er décembre 1991 :

1- Fixe mensuel "avion"

|  |        |   |
|--|--------|---|
| Pilote Professionnel 1ère classe :               | 10.565 | F |
| Pilote Professionnel + IFR(1) + EP(2) (FPC)(3) : | 9.245  | F |
| Pilote Professionnel + IFR :                     | 7.395  | F |
| Pilote Professionnel :                           | 5.010  | F |

2- Fixe mensuel "hélicoptère"

|                              |        |   |
|------------------------------|--------|---|
| Pilote de ligne :            | 11.880 | F |
| Pilote Professionnel + IFR : | 9.245  | F |
| Pilote Professionnel :       | 7.265  | F |

3- Prime horaire de vol de base (selon le type d'appareil)

|                  |                |   |
|------------------|----------------|---|
| "avion" :        | de 199 F à 92  | F |
| "hélicoptères" : | de 186 F à 125 | F |

4- Primes liées à la fonction et à l'emploi

|  |       |   |
|--|-------|---|
| Chef pilote :  | 4.620 | F |
| Chef pilote adjoint<br>ou responsable des vols d'instruction : | 3.300 | F |

Instructeur (avion et hélicoptère) :

|  |   |       |   |
|--|---|-------|---|
| Instructeur Pilote Privé (ITT)                   | : | 460   | F |
| ITT Testeur                                      | : | 660   | F |
| Instructeur Pilote Professionnel (IPP)           | : | 990   | F |
| Instr. Qualification Vols aux Instruments (IQVI) | : | 1 320 | F |
| Instr. Formation Pratique Complémentaire (IFPC)  | : | 2 875 | F |
| Instr. Pilote Professionnel 1ère classe (IPP1)   | : | 3 430 | F |

Ces primes ne sont pas cumulables entre elles.

**b- AIR FRANCE**

Le gel des salaires a été effectif en 1991 pour le personnel au sol et le personnel navigant commercial. Au 1er janvier 1992, le niveau des salaires a été majoré de 2,50 % au titre de l'année 1991.

**c- AIR INTER**

Les salariés personnels au sol et personnels navigants commerciaux ont bénéficié d'une mesure générale de 1 % au 1er juillet 1991 et de 1 % au 1er octobre 1991, une mesure de 0,5 % au titre du solde 1992 a été appliquée au 1er janvier 1992 avec effet rétroactif au 1er décembre 1991.

**5-1.5. S.N.C.F.**

L'accord sur l'évolution des salaires et des retraites conclu le 20 juin 1991 avec cinq organisations syndicales (CGT-FO, CFTC, FMC, CFE-CGC et FGAAC) prévoit une majoration du salaire de base de 1 % au 1er janvier, de 1 % au 1er juin et de 0,8 % au 1er octobre par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1990.

Il prévoit également un crédit de 0,08 % qui sera affecté à la réalisation de mesures catégorielles ainsi qu'une rémunération des sujétions suivantes revalorisée avec effet du 1er juillet :

- majoration de 10 % de l'indemnité horaire de nuit,
- majoration de 10 % de l'indemnité horaire pour le travail des dimanches et jours de fête légale,
- majoration de 10 % des taux a et b de l'indemnité d'astreinte.

Ces majorations s'appliquent aux taux des niveaux 4 à 10, une augmentation égale en valeur étant appliquée aux taux des autres niveaux :

- majoration de 25 % du taux de l'allocation horaire de nuit,
- majoration de 10 % des taux de l'indemnité de continuité du service,
- majoration de 10 % du taux de l'indemnité fixe mensuelle de logement dans les emprises (montant porté à 33 % du loyer).

Le coefficient de calcul du minimum de pension a été porté de 166 à 168 le 1er octobre et les pourcentages de majoration résidentielle des différentes zones ont été réduits d'un demi-point le 1er octobre également, la part correspondante étant incorporée dans le traitement.

L'accroissement des salaires en niveau, toutes mesures confondues, s'élève à 2,96 %.

Dans un second temps, en application de l'article 6 (clause de "revoyure") de l'accord salarial précité, la S.N.C.F. et les organisations syndicales FO, CFTC, FMC, CGC et FGAAC se sont réunies le 4 février 1992. Cette réunion a permis d'arrêter les dispositions permettant de clore l'exercice comme suit :

- la majoration de salaire de 2 % de juin est avancée en avril,
- la majoration de 2,8 % d'octobre est avancée en juillet.

Ces nouvelles mesures entraînent une augmentation de 0,4 % de la masse salariale 1991.

Par ailleurs, il a été procédé à des mesures techniques d'ajustement de la grille des coefficients hiérarchiques.

L'ensemble des mesures se traduit globalement par le maintien du pouvoir d'achat de la rémunération annuelle des cheminots.

**5-1.6. R.A.T.P.**

Un accord salarial a été conclu le 27 juin 1991 avec les organisations syndicales suivantes :

- Syndicat "Force Ouvrière" de la R.A.T.P.,
- Groupement autonome toutes catégories de la R.A.T.P.,
- Syndicat autonome du personnel machiniste de la R.A.T.P.,
- Syndicat indépendant du personnel d'exécution de la R.A.T.P.,
- Syndicat indépendant cadres, maîtrise, administratifs et assimilés de la R.A.T.P.,
- Union syndicale CGC-R.A.T.P..

Il prévoit tout d'abord une augmentation de la valeur du point de base de 0,3 % au 31 décembre 1990 par rapport à la valeur au 1er janvier 1990 puis de :

- 1 % au 1er mai 1991,
- 1 % au 1er octobre 1991,
- 0,5 % au 1er décembre 1991 par rapport à la valeur au 1er janvier 1991.

Des mesures complémentaires sont également prévues. Elles concernent notamment le relèvement de la prime de gestion dont le minimum a été porté à 2.500 F, et un crédit de 34 millions de francs répartis pour :

- la grille et les carrières,
- les primes,
- les mesures sociales.

L'ensemble des mesures complémentaires a pris effet au 1er juillet 1991.

L'ensemble de ces mesures a eu pour effet une augmentation des salaires de 2,85 % en niveau.

Les partenaires sociaux signataires de cet accord ont arrêté, le 12 février 1992, les mesures d'apurement suivantes dans le cadre de la clause de "revoyure" :

- l'augmentation de 1 % du 1er octobre 1991 est avancée au 1er août 1991,
- l'augmentation de 0,5 % du 1er décembre 1991 est avancée au 1er septembre 1991,

- le versement d'une gratification de fin d'année 1991 de 1.500 F, non hiérarchisée mais modulée en fonction de la présence.

### 5-1.7. Calendrier des mesures (transports terrestres)

#### ÉVOLUTION COMPARÉE DES SALAIRES EN 1991 (en %)

|   | J    | F | M    | A    | M    | J    | J    | A    | S    | O     | N | D    | Total |
|---|------|---|------|------|------|------|------|------|------|-------|---|------|-------|
| S.N.C.F. :<br>majoration en niveau                                |      |   |      | 1,00 |      |      | 0,80 |      |      |       |   |      | 2,80  |
| R.A.T.P.<br>majoration en niveau                                  | 0,30 |   |      |      | 1,00 |      |      | 1,00 | 0,50 |       |   |      | 2,80  |
| Transports Urbains :<br>majoration en niveau                      |      |   | 1,50 |      |      |      |      |      | 1,90 |       |   |      | 3,40  |
| Remontées mécan.  |      |   |      |      |      | 2,00 |      |      |      |       |   | 1,50 | 3,50  |
| Ordures ménagères   |      |   |      | 2,00 |      |      |      |      |      | 1,5 * |   |      | 3,50  |
| Manutention<br>Ferroviaire  |      |   |      | 1,50 |      |      |      |      |      | 2,00  |   |      | 3,50  |
| Transports routiers<br>et activités auxiliai-<br>res du transport |      |   |      |      |      | 1,25 |      |      |      | 0,75  |   |      | 2,00  |
| S.M.I.C.  |      |   |      |      |      |      | 2,30 |      |      |       |   |      | 2,30  |

\* + 1,09 pour les salaires les plus bas  
+ 0,84 pour les autres salaires.

## 5-2. LES RÉMUNÉRATIONS MOYENNES JUSQU'EN 1990 -

### 5-2.1. Evolution entre 1984 et 1989

Cette évolution est appréciée en fonction des données tirées de l'E.A.E., qui concernent les entreprises de plus de 5 salariés :

| Rémunération par salarié<br>dans les différents sous-secteurs<br>des transports (en milliers de<br>francs courants) | 1984  | 1985           | 1986           | 1987           | 1988           | 1989           |
|---|-------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| T.R.M. zone longue<br><i>Evolution en %</i>   | 82,7  | 88,3<br>+ 6,8  | 89,6<br>+ 1,5  | 94,7<br>5,7    | 97<br>+ 2,4    | 99,3<br>+ 2,4  |
| T.R.M. zone courte<br><i>Evolution en %</i>   | 78,8  | 84,9<br>+ 7,7  | 88<br>3,7      | 93,7<br>+ 6,5  | 95,2<br>+ 1,6  | 99,8<br>+ 4,8  |
| T.R.M. déménagement<br><i>Evolution en %</i>  | 75,3  | 81,7<br>+ 8,5  | 85,5<br>+ 4,7  | 88,7<br>+ 3,7  | 93,9<br>+ 5,9  | 97,9<br>+ 4,3  |
| T.R.M. location véhic. ind.<br><i>Evolution en %</i>  | 82,5  | 87,5<br>+ 6,1  | 92,9<br>+ 6,2  | 96,7<br>+ 4,1  | 99,7<br>+ 3,1  | 103,4<br>+ 3,7 |
| Transp. urbains de voyageurs<br><i>Evolution en %</i>   | 98,5  | 104,3<br>+ 5,9 | 110<br>+ 5,5   | 112,3<br>+ 2,1 | 114,1<br>+ 1,6 | 120<br>+ 5,2   |
| Transp. routiers de voyageurs<br><i>Evolution en %</i>  | 74,1  | 75<br>+ 1,2    | 77,2<br>+ 2,9  | 79,8<br>+ 3,4  | 82,5<br>+ 3,4  | 84,2<br>+ 2,1  |
| Aux. transp. ter. : collecte de frêt<br><i>Evolution en %</i>   |       | 94,6           | 100,1<br>+ 5,8 | 102,8<br>+ 2,7 | 109,6<br>+ 6,6 | 112,5<br>+ 2,6 |
| Aux. transp. ter. manut. ter. et fluv.<br><i>Evolution en %</i>   |       | 82,7           | 87,1<br>+ 5,3  | 89,8<br>+ 3,1  | 89,9<br>+ 0,1  | 92,1<br>+ 2,4  |
| Transports aériens<br><i>Evolution en %</i>   | 171,3 | 179,1<br>+ 4,6 | 180,7<br>+ 0,9 | 182,1<br>+ 0,8 | 182,4<br>+ 0,2 | 188,9<br>+ 3,6 |
| Auxiliaires transports aériens<br><i>Evolution en %</i>   |       |                | 123,3          | 127<br>3       | 128,9<br>+ 1,5 | 139,2<br>+ 8,0 |
| <i>Salaire moyen : ensemble des transp.</i>   |       | + 6,5          | + 4,4          | + 2,6          | + 3,6          | + 4,2          |
| <i>Salaire moyen : ensemble de l'écon.</i>  |       | + 6,1          | + 4,5          | + 3,3          | + 3,4          | + 3,9          |
| <i>Indice des prix à la consommation</i>  |       | + 5,9          | + 2,9          | + 3,3          | + 2,9          | + 3,6          |

Les bilans de 1988 et 1989 font apparaître :

- une progression du salaire moyen dans les transports légèrement plus accentuée que dans l'ensemble de l'économie, comme les 2 années précédentes ;
- une nette progression dans trois sous-secteurs :
  - . transport aérien,
  - . auxiliaires de transport aérien,
  - . transport urbain de voyageurs.

### 5.2.2. Les rémunérations moyennes dans les transports en 1989/1990

Une approche très globale des rémunérations dans les transports est proposée à travers l'enquête ACEMO "gains moyens" menée par le Service des Etudes et de la Statistique du Ministère du Travail et l'analyse des salaires bruts 1990 faite par la C.A.R.C.E.P.T..

Ces informations ne permettent aucune approche d'un taux horaire, dans la mesure où elles font abstraction de toute notion de durée du travail, mais se réfèrent aux salaires annuels ou mensuels bruts annoncés par les entreprises.

#### a- L'exploitation des informations issues du Ministère du Travail (enquête A.C.E.M.O.)

Ces informations concernent les seules entreprises occupant plus de 10 salariés.

o Les niveaux moyens de rémunérations par catégorie professionnelle et les évolutions pour le groupe statistique T 31, tous transports, sont présentés pour 1989 et 1990.

Le tableau suivant met en évidence un très faible écart des rémunérations moyennes entre ouvriers et employés, avec un faible avantage pour les ouvriers. L'écart des rémunérations moyennes entre personnels d'exécution et maîtrise est également faible, comparé à d'autres branches.

**GAINS MENSUELS DES SALARIÉS DES TRANSPORTS 1989/1990 (enquête A.C.E.M.O.)**

| T. 31<br>Transports                                   | OUVRIERS |       | EMPLOYES |       | AGENTS DE<br>MAITRISE<br>TECHNICIENS |        | CADRES |        | ENSEMBLE<br>DES<br>SALARIES |       |
|---|----------|-------|----------|-------|--------------------------------------|--------|--------|--------|-----------------------------|-------|
|   | 1989     | 1990  | 1989     | 1990  | 1989                                 | 1990   | 1989   | 1990   | 1989                        | 1990  |
| Gains moyens<br>mensuels                              | 7 794    | 8 094 | 7 586    | 7 950 | 10 805                               | 10 998 | 18 723 | 19 261 | 9 115                       | 9 455 |
| Variations<br>annuelles en<br>% entre<br>1989 et 1990 | + 4,4    |       | + 5,1    |       | + 4,1                                |        | + 4,0  |        | + 4,5                       |       |

o L'importance relative des gains moyens par catégorie professionnelle et par taille d'entreprise dans les transports est présentée pour 1989.

L'incidence de la taille de l'entreprise est plus sensible sur les gains moyens des ouvriers et agents de maîtrise qu'en ce qui concerne les catégories professionnelles des cadres et des employés.



Octobre 1989

|   | de 11 à 49<br>salariés | de 50 à 199<br>salariés | de 200 à 499<br>salariés | de 500<br>salariés<br>et + |
|---|------------------------|-------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Ouvriers                                      | 7 542                  | 7 533                   | 8 282                    | 9 409                      |
| Employés                                      | 4 339                  | 7 414                   | 7 543                    | 8 332                      |
| Agents de maîtrise,<br>techniciens, dessinat. | 10 066                 | 10 275                  | 10 680                   | 11 805                     |
| Cadres  | 18 358                 | 18 741                  | 19 661                   | 18 975                     |

o Si l'on compare les gains moyens des ouvriers des six secteurs d'activité différenciés dans l'enquête ACEMO (industrie non compris le bâtiment, bâtiment et génie civil, industrie y compris le bâtiment, transports, commerces, services), on constate que les transports se classent au premier rang des gains moyens ouvriers, toutes tailles d'établissements confondues. Les gains moyens des employés se situent au sixième, quelle que soit la taille d'entreprise, et ceux des agents de maîtrise au cinquième ou sixième rang, jusqu'à 500 salariés, et au second rang au delà de 500 salariés. Quant aux cadres, le niveau de leurs gains moyens se situe entre la cinquième et la sixième place.

**b- Les éléments d'information fournis par la C.A.R.C.E..P.T.**

La C.A.R.C.E..P.T. a réalisé une étude sur les salaires 1990, à partir des Déclarations Annuelles de Salaires (D.A.S.) exploitables pour l'exercice 1990, soit environ 80 % de l'ensemble des D.A.S., sur les 30 000 entreprises de transports adhérentes à la C.A.R.C.E..P.T. (dont 75 % de transport de marchandises), sans considération de taille d'entreprise.

Il s'agit des salaires bruts des salariés déclarés présents toute l'année et à temps plein. En cas d'abattement forfaitaire signalé, le salaire brut a été rétabli.

Les D.A.S. ne mentionnent pas les horaires pratiqués, on obtient donc aucune information sur le niveau des taux horaires.

Les moyennes ont été calculées en négligeant les 2,5 % de salaires les plus bas, et les 2,5 % de salaires les plus élevés.

Les résultats proviennent des déclarations, sans qu'on ait les moyens de vérifier l'adéquation avec l'emploi effectivement tenu.

Il a paru intéressant de comparer les rémunérations annuelles brutes moyennes et médianes de cinq emplois d'effectif suffisamment important :

- conducteur de car,
- conducteur receveur de car,
- conducteur de plus de 11 tonnes et de moins de 19 tonnes,
- conducteur de plus de 19 tonnes,
- conducteur receveur,

et ceci dans 2 cas d'ancienneté :

- à ancienneté d'inscription à la C.A.R.C.E.P.T. de 3 ans, représentant un début de carrière dans le métier,
- toutes anciennetés confondues.

| EMPLOI                                     | 3 ANS D'ANCIENNETE |             | SANS CONSIDERATION D'ANCIENNETE |             |
|--|--------------------|-------------|---------------------------------|-------------|
|  | Rém. Moyen. an.    | Médiane (1) | Moyenne                         | Médiane (1) |
| Conducteur de car (TRV)                    | 74 395             | 82 027      | 85 988                          | 91 211      |
| Conducteur rec. de car (T.R.V.)            | 98 893             | 101 388     | 105 755                         | 105 125     |
| Cond. de véh. de + de 11 t et de - de 19 t | 90 554             | 90 202      | 92 265                          | 90 642      |
| Cond. de véh. de + de 19 t                 | 96 466             | 96 298      | 100 093                         | 98 584      |
| Cond. receveur (TU)                        | 110 527            | 114 742     | 118 707                         | 120 226     |

(1) Médiane : Niveau de rémunération partageant l'effectif concerné entre les 50 % des rémunérations les plus hautes et les 50 % des rémunérations les plus basses.

En transport de voyageurs, les salaires les plus élevés, pour 3 ans d'ancienneté, sont versés au bénéfice des :

- conducteurs de car (TRV),
- conducteurs receveurs de car (TRV),
- conducteurs receveurs (TU).

Ceci est également vrai, sans considération d'ancienneté, pour les conducteurs de car (TRV) et les conducteurs receveurs (TU).

Par contre, en transport de marchandises, pour 3 ans d'ancienneté, les proportions entre les hauts et bas salaires sont équivalentes, alors que, toute ancienneté confondue, les salaires les plus bas sont les plus nombreux.

Il est également intéressant de comparer l'évolution des salaires entre 1987 et 1990 pour ces mêmes postes :

|                        | Année 1987 |         | Année 1990 |         | Evolution 1990/1987 |           |
|------------------------|------------|---------|------------|---------|---------------------|-----------|
|                        | Moyenne    | Médiane | Moyenne    | Médiane | Moyenne %           | Médiane % |
| Conducteur car TRV     | 74 333     | 80 023  | 85 988     | 91 211  | + 15,7              | + 14      |
| Cond. recev. car TRV   | 91 561     | 91 481  | 105 755    | 105 125 | + 14,8              | + 15      |
| Cond. véhic. 11 à 19 t | 82 282     | 80 970  | 92 265     | 90 642  | + 12,1              | + 12      |
| Cond. véhic. + 19 t    | 90 683     | 89 264  | 100 093    | 98 584  | + 10,4              | + 10,5    |
| Cond. receveur TU      | 107 475    | 109 104 | 118 707    | 120 226 | + 10,4              | + 10,2    |

La progression des salaires a été plus forte en transport routier de voyageurs qu'en transport de marchandises.

Le CNT souhaite que des informations plus exhaustives concernant les rémunérations perçues soient collectées régulièrement, par modes, activités et qualifications.

### 5-3. RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE -

#### 5-3.1. Transports terrestres

Le tableau n° 31 (en annexe) 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.

##### 5-3.1.1. Les régimes spéciaux

En 1991, les taux de cotisation d'assurance maladie et vieillesse des régimes spéciaux sont désormais fixés par décret (loi n° 91-73 du 18 janvier 1991 portant diverses dispositions d'ordre social). Par ailleurs, la mise en place de la CSG a entraîné la diminution de la cotisation salariale d'assurance vieillesse à compter du 1er février.

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1991 :

**1- Au titre de l'assurance vieillesse**

- 7,85 % pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P.,
- 8,25 % pour les retraités jusqu'au plafond et dégressif par tranche au-delà du plafond.

**2- Au titre de l'assurance maladie**

A la S.N.C.F. :

- 6,20 % pour les actifs,
- 4,50 % pour les retraités jusqu'au plafond et dégressif par tranche au-delà du plafond.

A la R.A.T.P. :

- 5,20 % pour les actifs,
- 1,65 % pour les retraités sur les pensions plafonnées.

Pour les retraités affiliés au régime de retraites géré par la C.A.M.R., les taux de cotisation au titre de l'assurance maladie sont de :

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

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

- S.N.C.F. : 2,30 %
- R.A.T.P. : 3,90 %.

**5-3.1.2. Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance Transport (C.A.R.C.E.P.T.)**

a- Le complément de pension prévu au titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé dans les mêmes conditions que les pensions du régime général de la sécurité sociale, c'est-à-dire, de 1,70 % avec effet du 1er janvier 1991 et de 0,8 % avec effet du 1er juillet 1991 ;

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, 4,52 % en 1991 par rapport à 1990.

### **5-3.1.3. La Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (C.A.M.R.)**

La caisse autonome mutuelle des retraites (CAMR), instituée par la loi du 22 juillet 1922 a en charge la gestion du régime spécial d'assurance vieillesse créé, par la même loi, au profit des salariés des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Ce régime a été confié à un nouveau gestionnaire par l'article 31 de la loi du 31 décembre 1991 : la Caisse Nationale d'Assurance-Vieillesse des Travailleurs Salariés (CNAVTS).

La réforme vise uniquement le mode de gestion du régime spécial. Les droits acquis, liquidés ou non à la date du transfert ainsi que le mode de financement du régime restent inchangés. Le paiement mensuel des pensions est substitué aux anciens versements trimestriels et les retraités bénéficient de l'action sanitaire et sociale dispensée par l'assurance-vieillesse du régime général.

Les modalités d'application de la loi du 31 décembre 1991 feront l'objet d'un décret avant le 31 décembre 1992.

Les pensions servies par la C.A.M.R. ont, en 1991, 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) :

- 1,017 à compter du 1er janvier 1991 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date ;
- 1,008 à compter du 1er juillet 1991 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).

### **5-3.1.4. L'institution de prévoyance "Inaptitude à la conduite" (I.P.R.I.A.C.)**

Les prestations versées par l'I.P.R.I.A.C. en 1991 se sont élevées à 41.860.000 F.

Le tableau suivant rappelle les taux fixés depuis l'origine.

| Date de revalorisation | Montant de la revalorisation | Indice 100<br>au 01.01.1983 |
|------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1er juillet 1983       | 6,50 %                       | 106,50                      |
| 1er janvier 1984       | 4,00 %                       | 110,76                      |
| 1er juillet 1984       | 5,40 %                       | 116,74                      |
| 1er janvier 1985       | 3,00 %                       | 120,24                      |
| 1er juillet 1985       | 3,16 %                       | 124,04                      |
| 1er janvier 1986       | 2,50 %                       | 127,14                      |
| 1er juillet 1986       | 2,38 %                       | 130,17                      |
| 1er janvier 1987       | 0,00 %                       | 130,17                      |
| 1er juillet 1987       | 5,11 %                       | 136,82                      |
| 1er janvier 1988       | 1,50 %                       | 138,87                      |
| 1er juillet 1988       | 0,50 %                       | 139,56                      |
| 1er janvier 1989       | 2,10 %                       | 142,50                      |
| 1er juillet 1989       | 2,96 %                       | 146,72                      |
| 1er janvier 1990       | 1,50 %                       | 148,92                      |
| 1er juillet 1990       | 3,45 %                       | 154,06                      |
| 1er janvier 1991       | 1,70 %                       | 156,68                      |
| 1er juillet 1991       | 0,97 %                       | 158,20                      |

**a- Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1990)**

Au 31 décembre 1990 l'I.P.R.I.A.C. comptait 26.073 entreprises adhérentes dont 21.824 avec cotisants. Le nombre total de cotisants étant de 239.087.

La répartition était la suivante :

|   |                           |        |                        |         |             |
|---|---------------------------|--------|------------------------|---------|-------------|
| - | Transport de marchandises | 18.121 | entreprises cotisantes | 162.086 | conducteurs |
| - | Transport de voyageurs    | 2.154  | entreprises cotisantes | 60.911  | conducteurs |
| - | Activités du déchet       | 210    | entreprises cotisantes | 5.175   | conducteurs |
| - | Autres                    | 1.339  | entreprises cotisantes | 10.915  | conducteurs |

Les cotisations encaissées en 1990 montent à 57.599.000 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'I.P.R.I.A.C..

#### b- Evolution de dossiers en gestion

Nombre de dossiers en cours de paiement à fin 1991 : 1.236

L'examen des dossiers présentés en 1991 à la commission médicale et au médecin arbitre a conduit aux décisions suivantes :

|                                    |     |      |         |
|------------------------------------|-----|------|---------|
| - accords                          | 437 | soit | 56,75 % |
| - refus                            | 131 | soit | 17,01 % |
| - complément d'information demandé | 202 | soit | 26,24 % |

#### 5-3.2. Transport aérien

Le Ministre chargé des transports exerce 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 AIR FRANCE (C.R.A.F.) dont le premier règlement de retraite a été approuvé par arrêté du 14 mars 1951 et de la Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile (C.R.P.N.P.A.C.), dont le règlement de retraite a été approuvé pour la première fois par arrêté du 7 janvier 1951.

La dernière modification du régime de retraite de la C.R.A.F. date du 1er janvier 1987. Malgré les mesures d'économie prises pour redresser un équilibre compromis et les efforts consentis par les affiliés et les retraités, la pérennité de la Caisse ne pourra être assurée. Il est évident aujourd'hui que l'équilibre démographique ne pourra être restauré. Dans ces conditions des solutions devront certainement être recherchées dans le système des compensations.

La C.R.P.N.P.A.C. reçoit l'affiliation des salariés navigants professionnels de l'aéronautique civile, inscrits sur les régimes spéciaux, et qui exercent la profession de navigant de manière habituelle et principale. Elle couvre le risque vieillesse et le risque assurance en cas d'accident aérien en service ou en cas de maladie imputable au service.

Au 31 décembre 1991, on comptait 17.777 cotisants pour 6.283 pensionnés dont 1.513 reversions. Soit une croissance des effectifs de 2,1 % par rapport à 1990.

L'âge moyen d'entrée en jouissance pour l'ensemble des pensions directes est de 54 ans et 9 mois. Celui des pensions liquidées en 1991 augmente sensiblement.

La bonne santé actuelle de cette caisse ne doit pas l'empêcher de prendre des mesures visant à assurer d'une manière efficace sa pérennité. Le Conseil d'Administration a fait procéder à une réflexion approfondie par une Commission d'experts. Les mesures proposées par cette Commission devront être examinées par les partenaires sociaux à brève échéance.