

## Troisième Partie

### LA FORMATION PROFESSIONNELLE

*Les formations se diversifient en fonction de l'évolution des besoins afin d'assurer l'adéquation des compétences de chacun aux postes de travail. Bien que la situation soit différente dans chaque mode, la formation des hommes, devenue outil de gestion, prend partout une place de plus en plus importante, excepté dans les petites entreprises. L'apprentissage est en voie de développement.*

*En transport routier, l'accent a été mis sur la logistique, l'élévation des qualifications des conducteurs routiers et la professionnalisation des enseignements. Le cursus de formation, initiale et continue, est maintenant complet jusqu'au plus haut diplôme universitaire.*

*La S.N.C.F. et la R.A.T.P. ont stabilisé leur effort budgétaire de formation.*

*En transport aérien, la formation concentrée sur les obligations de formation des personnels navigants techniques, s'est maintenue au même niveau malgré la crise qui frappe le secteur.*

\* \*  
\*

### 3-1. TRANSPORTS ROUTIERS ET COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT-

#### 3-1.1. L'offre et la demande de formation

L'année 1992 a vu se multiplier des efforts de formation professionnelle, déjà engagés depuis quelques années et rendus nécessaires par l'élargissement constant du marché des transports, l'évolution des métiers et la part de plus en plus grande prise par la logistique.

L'offre de formation se développe donc mais de leur côté les entreprises elles-mêmes, surtout les grandes et les moyennes, sont conscientes de l'enjeu que représente en termes de productivité et de compétitivité, une élévation des qualifications de leurs salariés, à tous les niveaux. D'après les données I.N.S.E.E. tirées du recensement de 1990, (cf. tableau annexe 13 bis) 26 % des effectifs de transport routier de marchandises n'ont aucun diplôme, 28 % ont le niveau C.E.P. ou B.E.P.C. et 35 % seulement un C.A.P. ou un B.E.P..

Les conducteurs routiers, qui représentent plus de 60 % des salariés du transport routier font partie de la catégorie la plus sous-qualifiée et les chefs d'entreprise se plaignent de ne pouvoir les recruter à un niveau suffisant. La situation cependant s'améliore progressivement.

Sur les 15.000 conducteurs entrant dans la profession chaque année, ils étaient 5.000 en 1988 à avoir reçu au-delà du permis de conduire, une formation complémentaire, soit initiale (C.A.P. et B.E.P. de l'Education Nationale), soit continue (A.F.P.A., armée, Promotrans, A.F.T.). Ce chiffre est passé à 7.000 en 1992 et devrait atteindre 9.000 en 1993. En 1992, un conducteur sur deux entrant dans la profession était titulaire du C.A.P. (ou B.E.P.), ils n'étaient que un sur quatre en 1988.

Le perfectionnement de la formation des cadres est devenu également indispensable. La profession recrute environ 2.000 cadres par an et le taux d'encadrement est passé de 4 % dans les années 1980 à 6 % en 1991 et devrait atteindre 12 % en l'an 2000. Les structures existent et ne cessent de se diversifier en leur sein : baccalauréat professionnel, B.T.S., I.U.T. et grandes écoles, universités etc...

Pour les chefs de petites entreprises, les moins formés et les moins disposés, en général, à se former, l'A.F.T. propose une journée gratuite de formation, qui toucherait plus de 20.000 de ces "petits patrons". Cette initiative pourra par la suite avoir un effet d'entraînement.

### **3-1.2. Formation initiale (cf. tableau n° 12)**

#### ***L'enseignement supérieur***

Il se répartit dans les formations suivantes, qui intéressent, pour la plupart, l'ensemble des modes.

- Les 5 filières universitaires (maîtrise, D.E.A., D.E.S.S., doctorat et master), d'où sortent par an 450 à 500 diplômes Transport.

- Les grandes écoles publiques, privées et professionnelles spécialisées en transport ou prévoyant des options transport (E.S.T. H.E.C., E.S.S.E.C., C.N.A.M., E.N.P.C., E.N.A.C....). A noter la création de l'Institut logistique de Brest qui décerne un diplôme de 3e cycle à bac + 5 (1ère promotion sortie à l'automne 1992 : 16 diplômés). Il s'adresse aussi bien à des salariés d'un certain niveau ayant en plus une expérience professionnelle qu'à des étudiants.

Une nouvelle filière a été créée, les I.U.P., Instituts Universitaires Professionnalisés qui donneront droit au titre d'"ingénieur-maître" à bac + 4. Sur les 3 ans de formation, 12 mois de stage en entreprise sont prévus dont la moitié dans 2 pays de la C.E.E.. Dans ce cadre, un Institut de management transport logistique, rattaché à l'université de Paris XII-Val de Marne, va ouvrir à Sénart en Octobre 1993. Les salariés y sont également admis en formation continue.

- Les départements de transport-logistique des I.U.T., de niveau bac + 2, au nombre de 13 (en augmentation) qui vont devenir départements de "Gestion-logistique-transport". Cette nouvelle appellation est symptomatique de l'évolution du secteur vers un concept de la logistique comme "sous-unité de la gestion" et du transport comme "maillon de la logistique". 522 diplômes ont été délivrés en 1992 représentant 88 % de réussite.

- Le B.T.S., créé en 1990, délivré dans 15 établissements. La 1ère promotion est sortie en Juin 1992. 196 candidats ont été reçus sur 279 présentés (70 %).

- Les écoles gérées par les organismes professionnels.

- *Ecoles de l'A.F.T.*

Diplômés session 1992 : E.T.T. (117), E.D.T.R. (30), E.T.L. (16). Le titre de l'E.D.T.R. a été homologué en 1992 au niveau II. Cette école a 2 spécialisations : overseas et euronational terrestre. L'E.P.T. (tourisme) avait 99 élèves en novembre 1992 (92% de filles). Elle délivre une attestation basée sur les contrôles continus.

- *Ecoles de PROMOTRANS*

Diplômés session 1992 : E.M.T.R. (46), E.E.T. (11), E.S.M.V.I. (21). Le titre de l'E.E.T. a également été homologué en 1992 au niveau II. En outre, le diplôme universitaire logistique (DUL) est préparé avec l'Université de Montpellier : 9 reçus.

#### **Formations de niveau IV**

- Le baccalauréat professionnel "Logistique et transport" (nouvelle appellation) est préparé dans 35 établissements, tous assistés par l'A.F.T.. Il comprend désormais 2 options.

- L'option exploitation transport, formation qui existe depuis 1987 dont les effectifs sont en progression constante. Session 1992 : 760 présentés, 560 reçus (74 %). (En 1991 : 564 présentés, 435 reçus).

- L'option logistique créée en 1992, première session d'examen en 1993.

- Le B.T. Brevet de technicien transport a été supprimé à la rentrée 1992.

#### **Formations de niveau V**

- Le B.E.P. agent de transport  
Session 1992 : 736 présentés, 487 reçus (66 %)

Le B.E.P. conduite et services dans le transport routier : 1.258 présentés, 690 reçus (55 %) et 148 qui n'ont eu que le C.A.P. (résultats A.F.T. + PROMOTRANS.).

- Le C.A.P. de conduite routière  
477 présentés, 268 reçus -56 %- (résultats A.F.T. + PROMOTRANS.)

Les B.E.P. sont en perte de vitesse. Beaucoup de sections ont fermé à cause d'une certaine désaffection pour ce niveau de formation au profit du baccalauréat professionnel et des formations à bac + 2 qui constituent un appel vers le haut. Une dizaine de sections de niveau bac + 2 vont ouvrir à la rentrée 1993.

Les taux de réussite au B.E.P. de conduite et services et au C.A.P. de conduite routière sont les plus faibles. Les échecs à ces examens sont dus en grande partie à la mauvaise adaptation de l'enseignement à la réforme des programmes, notamment la réforme du permis de conduire.

- Le C.A.P. de déménageur professionnel a eu par contre un certain succès (40 présentés, 38 reçus) et celui d'agent de magasinage et de messagerie peu de candidats, 6 seulement dont 5 reçus (A.F.T.).

### 3-1.3. Formation professionnelle continue (cf. tableau n° 13)

- Le B.P., brevet professionnel, peut se préparer soit en formation continue, soit par enseignement à distance, soit en apprentissage.
- Le C.F.P. de conducteur routier  
Les titulaires sont d'année en année de plus en plus nombreux.

FORMATEURS		1990*	1991*	1992
AFPA	Présentés	1 916	2 046	2 189
	Reçus	1 182	1 247	1 337
AFT et Armée	Présentés	1 428	2 180	3 090
	Reçus	1 095	1 498	2 085
PROMOTRANS	Présentés	139	268	224
	Reçus	82	181	153
Autres centres agréés	Présentés	171	173	320
	Reçus	108	94	163

\* Chiffres corrigés.

### Formation des jeunes par voie de l'alternance

	1990	1991	1992
S.I.V.P. ou contrat d'orientation	64	48	10
Contrat d'adaptation	2 097	1 253	970
Contrat de qualification	3 336	2 944	2 848
<b>TOTAL</b>	<b>5 497</b>	<b>4 245</b>	<b>3 828</b>

La diminution des contrats de qualification est liée au problème général de restrictions d'embauches dues à la dégradation de la situation économique.

### **Congés Individuels de Formation (C.I.F.) et FONGECIF Transport**

#### **NOMBRE DE CONGÉS INDIVIDUELS DE FORMATION PRIS EN CHARGE PAR CATÉGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES**

	1990	1991	1992
Ouvriers et ouvriers qualifiés	646	732	959
Employés	59	115	132
Agents de maîtrise, techniciens	32	59	50
Ingénieurs et cadres	23	54	46
<b>TOTAL</b>	<b>760</b>	<b>960</b>	<b>987</b>

Les chiffres de 1990 et de 1991 comprennent les C.F.I. -Crédit Formation Individualisé-. Ceux de 1992 comprennent en outre les C.I.F. des salariés titulaires de contrats à durée déterminée et les bilans de compétence (accord interprofessionnel du 3 juillet 1991)..

Le C.I.F. permet à tout salarié, quel que soit l'effectif de son entreprise, de suivre pendant le temps de travail, à son initiative et à titre individuel des actions de formation de son choix, indépendamment du plan de formation de l'entreprise et sous réserve d'une autorisation d'absence de son employeur.

Le C.F.I. s'adresse à des salariés adultes, bénéficiaires du crédit formation depuis l'accord patronat/syndicats du 21 février 1990 et l'accord avec l'Etat du 28 mars 1990 (le Crédit formation avait été initialement réservé aux jeunes sortis du système scolaire sans qualification). Ces actions se réalisent dans le cadre des C.I.F. et sont réservées dans un premier temps aux salariés désireux d'acquérir une formation de niveau V. Elles doivent déboucher sur un diplôme (Education nationale ou enseignement technologique) ou correspondre à une qualification professionnelle reconnue par une convention collective de branche ou par une Commission paritaire nationale de l'emploi d'une branche professionnelle. Le nombre de C.F.I. (361 en 1992) est en augmentation constante.

**NOMBRE DE CONGÉS INDIVIDUELS DE FORMATION  
PAR TYPE D'OBJECTIFS**

	1990	1991	1992
Reconversion	155	251	307
Promotion	158	203	320
Perfectionnement professionnel	447	478	354
Ouverture à la culture et à la vie sociale (*)	20	28	6
<b>TOTAUX</b>	<b>760</b>	<b>960</b>	<b>987</b>

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

L'augmentation du nombre de C.I.F. s'est faite surtout au profit des stages de promotion et de reconversion.

**FORMATIONS SPÉCIFIQUEMENT TRANSPORT  
PRISES EN CHARGE PAR LE FONGECIF**

	NOMBRE
. Attestations de capacité	67
. BP Transport	5
. Perfectionnement conducteurs routiers	65
. C.F.P. Conducteurs routiers	65
. C.F.P. Déménageurs professionnels	83
. C.F.P. Mécaniciens réparateurs	18
. Certificat de Capacité d'Ambulancier	88
. Divers perfectionnements déménagement	89
. Bac professionnel transport	3
. E.S.T.	6
. D.U.T. transport logistique	5
. Responsable d'exploitation et de gestion	27
. Responsable agence transport	11
. Agent d'exploitation (du transport)	16
. Employé administratif transport	3
. Techniciens supérieurs exploitation logistique	11
. Adjoint de direction entreprise transport	4
. Divers*	25
<b>TOTAL</b>	<b>591</b>

\* Divers (Carrossier, entretien, moniteur, chef de quai, agent de service commercial, etc...)

Ces formations représentent 60 % du nombre total de C.I.F.. Beaucoup de demandes se sont portées sur le déménagement, la conduite routière, la conduite d'ambulances et l'attestation de capacité..

Le nombre de dossiers pris en charge selon les niveaux de formation est le suivant pour 1992 :

- Niveau V	:	679	dossiers
- Niveau IV	:	167	dossiers
- Niveau III	:	99	dossiers
- Niveau II et I	:	42	dossiers
-----			
<b>TOTAL</b>		<b>987</b>	<b>dossiers</b>

Le montant des engagements du FONGECIF pour 1992 est de :  
95.754.184 F

Il est ventilé comme suit :

- Rémunérations et charges sociales :	60.741.907	F
- Frais pédagogiques :	30.769.247	F
- forfaits octroyés aux salariés au titre du transport, repas ou hébergement :	4.243.030	F

#### ***Engagement de développement de la formation continue (EDDF)***

La plupart des conventions régionales entre les préfets et les représentants des organisations professionnelles ont été signées tardivement de sorte que le bilan de 1992 laisse apparaître une sous-utilisation des fonds de l'EDDF (60 dossiers retenus pour un montant de 6 MF). Par contre, le dispositif sera plus opérationnel en 1993, des crédits d'un montant bien supérieur ayant été demandés par les préfets (17MF)

#### ***Les suppressions d'emplois de commissionnaires en douane et la mise en oeuvre d'un plan social***

La prise en charge des suppressions d'emplois de commissionnaires en douane, déclarants en douane et agents de transit consécutives à la disparition des frontières intra-communautaires à partir du 1er janvier 1993, a fait l'objet de nombreuses négociations. Ces négociations ont abouti à la signature d'un relevé de conclusions entre les représentants de l'Etat et les partenaires sociaux le 22 juin 1992 et d'un accord sur la mise en oeuvre du plan social conclu dans le cadre de la convention collective nationale entre l'U.F.T. (mandatée par la F.F.O.C.T.) et les fédérations syndicales C.F.D.T., C.F.E.-C.G.C., C.F.T.C. et F.O..

Les mesures essentielles de ce plan social sont les suivantes :

- droit à l'allocation spéciale du F.N.E. à 55 ans ;
- congé de conversion de 15 à 24 mois ;

- indemnité complémentaire spécifique de licenciement de 3.500 francs par année d'ancienneté versée aux salariés bénéficiant d'un congé de conversion ;
- allocation temporaire dégressive de 1.500 francs par mois pendant trois ans versée aux salariés trouvant un emploi moins rémunéré que celui qu'ils laissent ;
- aide à la mobilité géographique de 30.000 francs pour les personnes retrouvant un emploi à plus de 50 kms ;
- bilans individuels et cellule de reclassement.

Les salariés ayant opté pour les congés de conversion et dont le dossier est accepté sont pris en charge par une cellule de reclassement qui suit les dossiers de formation et parfois même les appels d'offre de formation.

L'A.F.T. doit prendre en charge 12,5 % des bilans individuels de compétence, le reste demeurant à la charge de l'Etat. Cet organisme se charge de l'architecture de la formation des salariés qui voudront se reconvertir dans le transport et la logistique.

Le plan social s'applique entre le 1er septembre 1992 et le 31 août 1993. Le nombre de licenciements, à la mi-mai 1993 était estimé entre 6.000 et 6.500 et ne devrait pas au total excéder 8.500.

#### ***Les résultats de la C.N.P.E. (cf. tableau n° 17) et les actions entreprises.***

La C.N.P.E. estime à 57 277 le nombre de personnes formées en 1992. Elles étaient 65 677 (chiffre corrigé) en 1991.

La commission a constaté la poursuite de la progression des enseignements de base aussi bien pour les jeunes que pour les adultes (CFP, bac professionnel, D.U.T.) et un net ralentissement des formations complémentaires, comme les marchandises dangereuses pour les conducteurs routiers.

La commission souhaiterait la mise en place de certificats de qualification professionnelle (C.Q.P.) qu'elle pourrait décerner aux salariés ayant satisfait à certains critères reconnus.

Le 10 septembre la branche a signé un accord avec le ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, afin de mobiliser leurs efforts pour améliorer et accroître les qualifications des demandeurs d'emploi en vue de leur embauche dans les entreprises de transport.

De son côté l'A.N.P.E. dans le cadre de la restructuration de l'agence a mis en place un réseau d'agents spécialisés dans les transports, sous forme d'équipes professionnelles dont l'importance varie en fonction de la place occupée par les transports dans le bassin d'emploi considéré. Un fichier de demandeurs d'emploi "transport" se constitue et il est prévu de soumettre tout demandeur d'emploi à une évaluation de niveau de compétence professionnelle (ENCP). L'ENCP a été systématisée dans le département de la Seine-Saint-Denis. Il est envisagé en outre de donner à chacun une formation complémentaire par unités capitalisables.

## Enquête formation continue dans le transport routier

L'enquête confiée à l'Inspection du travail transports en matière de formation professionnelle n'a pas eu en 1992, au moment de la confection de ce rapport l'ampleur souhaitée. Seuls 25 questionnaires ont pu être exploités, conférant à leur exploitation une valeur exclusive de sondage limité. Néanmoins, compte tenu de la formulation plus précise et plus développée du questionnaire, il est intéressant de présenter ici certains résultats. Si des envois ultérieurs le permettent, une exploitation à plus large échelle en sera faite.

Sur les 25 réponses, 21 concernent le secteur des marchandises, et 4 les voyageurs. Nous n'exploitons que les 21 premiers questionnaires marchandises.

Sur 21 entreprises, 10 seulement déclarent avoir mené des actions de formation. Sur les 11 entreprises qui n'ont rien entrepris en matière de formation, 6 ont moins de 9 salariés, 2 de 10 à 19 salariés, et 3 de 19 à 49 salariés. Ainsi, 5 entreprises assujetties à des dépenses obligatoires n'ont rien entrepris en matière de formation.

Parmi les réponses des entreprises de moins de 20 salariés qui explicitent les raisons de leur non-recours à la formation (plusieurs réponses possibles, 15 croix obtenues), on trouve 4 fois cochée la réponse "pas de besoin", et 3 fois celle "difficultés à remplacer" les salariés, 2 "pas de lieu proche" et 2 "pas de produit qui réponde à leurs besoins". Le motif "autre" compte aussi 3 réponses.

La dispersion des dépenses s'échelonne entre 0,01 % et 3,50 % de la masse salariale. Il est intéressant de noter que les entreprises annonçant 3 % et plus de dépenses formation sont quatre dans notre échantillon, 1 de 20 à 49 salariés, et 3 dans la tranche de 50 à 99 salariés. Les deux entreprises de plus de 100 salariés qui ont répondu ne dépensent respectivement que 1,56 % et 1,96 % de leur masse salariale.

Sur 528 conducteurs employés par les entreprises annonçant des dépenses en la matière, 251 d'entre eux ont suivi des actions de formation, soit une petite moitié.

416 actions de formation ont été menées qui se répartissent comme suit dans différents domaines :

- 1,92 % de ces actions concernent la formation à des tâches accessoires à la conduite (chargement, technique véhicule, livraisons spécialisées)
- 23 % concernent des formations à la sécurité ) 53,52 %
- 30,52 % des formations matières dangereuses ou colisages )
- 20,19 % conduite rationnelle
- 0,06 % rôle commercial, communication
- 7,21 % formation à l'international
- 10,57 % formation au service qualité

Tenant compte du fait qu'une des entreprises de l'échantillon a fait suivre à 30 de ses chauffeurs 5 actions de formation (1200 h au total), on observe que les chauffeurs formés ont fait l'objet en moyenne d'un peu plus d'une action de formation.

## 3-2. LA S.N.C.F. -

### 3.2.1. Caractéristiques de l'exercice 1992

Dans le droit fil de l'accord collectif conclu en Juin 1990 avec 6 organisations syndicales sur 7, la S.N.C.F. a concentré ses moyens dans le domaine de la formation sur trois axes principaux :

- *le développement de la formation générale professionnelle en direction de deux types de population :*

- les salariés sans qualification (opération "300.000 heures pour apprendre à apprendre" cofinancée par le ministère des Affaires Sociales, le ministère des Transports et la S.N.C.F.),
- les agents de maîtrise aspirant à accéder au statut de Cadre (formations internes ou de type "DECOMPS"\*) ;

- *le renforcement des connaissances professionnelles de base dans les domaines techniques.* Une attention particulière a été portée aux actions visant à assurer la sécurité des circulations, des personnes et des biens ;

- *la préparation et l'accompagnement des évolutions lourdes engagées au sein de l'entreprise* que ce soit dans le domaine commercial (SOCRATE...), technique (lignes nouvelles, automatismes, micro-informatique...) ou structurel (nouveau mode de fonctionnement de l'entreprise).

### 3.2.2. Le dispositif en faveur des jeunes

#### 1- Les contrats de formation par alternance

1.700 contrats d'adaptation ont été conclus en 1992, ainsi qu'une dizaine de contrats de qualification. Le recours au contrat de qualification demeure expérimental pour des métiers non spécifiquement ferroviaires.

La baisse constante du nombre de contrats d'adaptation est en relation directe avec celle du recrutement en général.

#### 2- L'apprentissage

Le nombre de contrats d'apprentissage conclus en 1992 est peu différent de celui de 1991, respectivement 148 et 145. On note là aussi une augmentation de la proportion de femmes de 3 à 7).

#### 3- La formation des attachés

La SNCF a recruté sur titre en 1992, 973 attachés -un tiers en plus que l'année précédente- qui se répartissent selon leur niveau de formation dans les 3 catégories suivantes :

- attachés opérateurs (bac) : 593
- attachés techniciens supérieurs (bac + 2) : 266
- attachés cadres (bac + 4) : 114.

---

\* "DECOMPS" est un label de diplôme d'ingénieur de production du secteur industriel, du nom du professeur qui a mis au point un cursus de 2 ans au lieu de 3 au-delà des diplômes bac + 2.

Dès l'entrée dans l'entreprise, une formation complémentaire leur est dispensée pour les adapter aux spécificités de la S.N.C.F. et les préparer à leurs responsabilités.

La S.N.C.F. continue à diversifier les embauches au plus haut niveau en recrutant, en dehors des grands corps techniques, de plus en plus de titulaires de diplômes de droit, gestion, commerce, économie, etc....

### 3-2.3. La formation continue

Le montant du coût de la formation continue est resté en 1992 le même qu'en 1991 (2,28 MMF) mais cette somme représente une part moindre de la **masse salariale 7,98 %** au lieu de 8,28 %. L'évolution s'explique par une multiplication des actions de courte durée entraînant une baisse de la durée moyenne de formation par salarié.

Le total des rémunérations versées par l'entreprise aux stagiaires en formation s'élève à 1,514 MMF (66 % de la somme totale).

#### Nombre d'heures de stage

##### *par catégorie d'emploi*

Année	Agent d'exécution	Maîtrise	Cadres	TOTAL
1990	8 849 058	1 591 722	427 050	10 867 830
1991	8 741 480	1 792 359	448 114	10 982 572
1992	7 737 073 *	2 048 294	447 164	10 232 531

\* Dont 27,9 % suivies par des roulants.

##### *par type de stages*

Année	Prévention Reconversion	Adaptation	Promotion	Perfectionnement de connaissances
1990	235 888	3 835 717	2 225 625	4 570 660
1991	2 25 862	3 802 769	2 087 312	4 866 629
1992	254 911	2 999 968	1 497 196	5 480 456

Les deux tableaux ci-dessus reflètent la baisse de la durée des stages notamment pour les agents d'exécution. Ce sont les actions d'adaptation et de promotion qui ont diminué au profit des autres types de stages.

## Nombre de stagiaires

Année	EXECUTION			Maîtrise	Cadres	TOTAL
	Sédentaires	roulants	TOTAL			
1990 (%)	94 537 9 *	47 832 1,1	142 369 6,3	32 407 14,4	12 429 11,3	187 205 8
1991 (%)	83 413 10,3	46 858 2,3	130 271 7,7	29 465 16,8	9 834 13,3	169 570 9,6
1992 (%)	81 019 18	30 903 3,5	111 722 14	29 379 17,9	9 929 16,4	151 230 14,9

\* Les pourcentages représentent la proportion de femmes.

L'outil de comptabilité analytique n'a toujours pas été modifié : les salariés ne sont pas suivis individuellement et un même salarié peut être compté plusieurs fois.

Le nombre réel d'agents ayant suivi un stage peut être évalué approximativement à 120.000 (chiffre en hausse par rapport à l'année 1991 où il était de 110.000).

## Congés individuels de formation

Catégories	Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé individuel de formation		
	1990	1991	1992
Cadres	36	48	47
Agents de maîtrise	212	289	248
Agents d'exécution	740	901	872
<b>TOTAL</b>	<b>988</b>	<b>1 238</b>	<b>1 167</b>

Pour 17 d'entre eux, la rémunération n'a pas été maintenue.

En outre, 1.259 congés de formation économique, sociale et syndicale ont été accordés au cours de ce même exercice.

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

#### 3.3.1. Caractéristiques de l'année 1992

L'année 1992 a été marquée par la mise en oeuvre progressive des mesures prévues par l'accord collectif sur la formation professionnelle, conclu le 23 décembre 1991 :

- élaboration d'un "passeport formation" qui, à terme, sera détenu par chaque agent et où seront consignées les compétences qu'il aura acquises par les formations qu'il aura suivies et par les divers postes qu'il aura tenus.
- établissement de plans de formation individuels ;
- mise en oeuvre de l'"investissement partagé" dans le domaine de la promotion sociale.

L'accompagnement pédagogique de la décentralisation et les actions visant à améliorer la formation managériale de l'encadrement, initialisés en 1991, ont été poursuivis en 1992. Ils se sont concrétisés par :

- des formations transversales : programmes PARADIS pour les cadres supérieurs, ELAN pour les attachés et cadres nouvellement promus, DIAPASON pour tout le personnel ;
- des formations spécifiques aux Départements, élaborés par ceux-ci en cohérence avec les démarches transversales.

Les grands projets de changement réalisés par la R.A.T.P. ont également fait l'objet d'un accompagnement formation. Citons, à titre d'exemples : la poursuite de la formation "Tramway", les opérations "Autrement Bus", le prolongement de la ligne A du RER jusqu'au parc d'Eurodisneyland.

Enfin, l'effort de professionnalisation des divers réseaux transversaux (Responsables Ressources Humaines, Responsables Formation, Contrôleurs de Gestion) s'est poursuivi en 1992.

Sur le plan qualitatif, l'adaptation des méthodes de sélection, d'appréciation et de promotion s'est perfectionnée : les métiers sont mieux pris en compte et les aptitudes sont privilégiées par rapport aux diplômes.

#### 3-3.2. Formation des jeunes

- 62 élèves sont sortis de l'Ecole technique de la RATP en décembre 1992 (une formation complémentaire de préadaptation à l'emploi, post BEP, leur est dispensée pendant un trimestre supplémentaire)
- 51 sont sortis à la fois avec un BEP et un CAP
  - dont : - 43 dans la spécialité maintenance et parmi ceux-ci, 10 élèves préparent à l'école technique, sous contrat de qualification, un baccalauréat professionnel
  - 8 dans la spécialité électrotechnique

### 3-3.3. Formation professionnelle continue

#### Montants consacrés à la formation continue

La R.A.T.P. a consacré 438.420.307 F à la formation continue.

Les rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise représentent 51 % du total (223.590.944 F).

La part de la masse salariale consacrée à la formation continue a été de 6,8 % en 1992 (identique à celle de 1991).

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

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1990	99.535	278 022	833 329	417 402	1 628 288
1991	83 083	292 453	1 015 388	319 243	1 710 168
1992	83 758	321 604	878 484	340 587	1 624 433

#### Plan de formation : nombre de stagiaires

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1990	3 790	7 920	23 821	2 896	38 427
1991	3 126	7 717	25 179	2 430	38 452
1992	3 563	8 899	24 958	2 680	40 100

En 1992 comme en 1991, l'effort a porté sur la formation du personnel d'exécution qualifié.

#### et répartition des stagiaires par type de stage

	Prévention	Adaptation	Promotion	Entretien et perfectionnement	TOTAL
1990	0,3 %	22,4 %	7,9 %	69,4 %	100 %
1991	0,5 %	27 %	7 %	65,5 %	100 %
1992	0,8 %	17,2 %	7 %	75 %	100 %

**Congés individuels de formation (CIF)**

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1990	6	40	126	4	176
1991	6	44	163	4	217
1992	1	39	135	8	183

**3-4. TRANSPORTS URBAINS (hors RATP) -**

Faisant suite à l'étude prévisionnelle sur les besoins de formation dans les transports urbains, intitulée "Bougeons notre métier", l'U.T.P., en accord avec le ministre chargé de la formation professionnelle, a préparé un engagement de développement de la formation professionnelle, qui fixe les objectifs généraux suivants :

- une aide à la mise en place de plans pluriannuels de formation,
- un développement des compétences des salariés en activité dans le secteur des transports publics,
- une aide à l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes.

Un certain nombre d'actions et de publics prioritaires ont été définis :

- agents en contact avec la clientèle : actions liées à la qualité de service (relation commerciale avec les clients, lutte contre l'exclusion sociale et desserte des quartiers difficiles, lutte contre la fraude,
- personnels confirmés : action de développement du tutorat.

Les entreprises qui adhéreront s'engageront à faire progresser d'au moins 30 % leur effort de formation. L'Etat apportera une contribution financière à hauteur de 5.036.600 F pour 1993, 5.558.000 F pour 1994 et 4.790.400 F pour 1995. Un Comité tripartite (administrations concernées, U.T.P., organisations syndicales) d'attribution des aides sera constitué à l'échelon national.

Les organisations syndicales, consultées sur le texte de l'engagement ont émis un avis réservé, voire défavorable pour certaines, au motif que ce projet s'inscrit dans le cadre de la convention collective alternative, proposée par l'U.T.P. et à laquelle elles demeurent opposées. Le ministère a alors souhaité, en mars 1993, que la signature de l'accord d'engagement de développement de la formation professionnelle n'intervienne qu'après une nouvelle concertation avec les partenaires sociaux.

Parallèlement, dans le domaine de la formation, l'U.T.P. a engagé avec le ministère de l'Education Nationale et celui du Travail une concertation qui devrait aboutir prochainement à la création de plusieurs diplômes (C.A.P., Bac professionnel, C.F.P.) : ces diplômes devraient apporter à la profession à la fois la reconnaissance de la spécificité de ses métiers et des outils indispensables au management des ressources humaines.

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

#### 3.5.1. Formation des jeunes et apprentissage

La formation est assurée principalement par le centre professionnel du Tremblay-sur-Mauldre.

Les effectifs en formation en 1992 marquent une chute de 16,4 % par rapport à l'année précédente, mais il convient de rappeler que 1991 était une année particulièrement satisfaisante (augmentation de 26 % des effectifs par rapport à 1990, qui était elle même une bonne année sur ce point).

	1991	1992
C.P.A.	9	6
1ère année	34	30
2ème année	24	20
<b>TOTAL</b>	<b>67</b>	<b>56</b>

#### **Résultats du CAP session Juin 1992**

23 présentés ; 11 reçus et 2 au B.P., taux de réussite 47,8 % en baisse très nette.

#### **Stages A.D.N.R. (formation au transport des matières dangereuses)**

Des modalités de délivrance différentes des années précédentes n'ont pas permis de préparer cet examen en 1992, qui est donc reporté en 1993.

#### **Examen du Certificat Général de Capacité (CGC)**

16 présentés, 9 reçus (56 %, taux en baisse)

#### **Examen du Certificat Restreint de Radiotéléphoniste**

19 présentés, tous reçus.

**Attestation d'initiation à l'utilisation du Radar**

19 présentés, 11 reçus (58 %, taux en baisse)

**3.5.2. Formation des adultes****Perfectionnement des artisans bateliers**

Stages dits de "40 h", qui conditionnent le bénéfice à certaines aides publiques.

La fréquentation des stages qui bien que toujours assez soutenue, était en diminution constante depuis plusieurs années, marque une progression sensible en 1992. Beaucoup d'artisans bateliers s'inscrivent mais ne suivent pas immédiatement la formation.

	au 31/12/91	au 31/12/92
- en cours de formation	213	215
- ont obtenu une attestation	42	43

Au 31/12/92, 1.108 artisans bateliers étaient titulaires de l'attestation.

**Formation continue des salariés**

Les formations dispensées au personnel navigant le sont essentiellement par FLUVIA.

\* Dans le domaine de la sécurité :

- 88 stagiaires ont participé aux stages de formation pour le transport de matières dangereuses dans le cadre des prescriptions de l'arrêté de 1979 (réglementation nationale).

- 7 stagiaires ont participé à des stages ADNR (application de la réglementation internationale).

\* En d'autres domaines :

- 16 stagiaires ont suivi une formation de matelotage.

- 24 stagiaires ont assisté aux stages de formation de sauveteur-secouriste du travail en vue de l'obtention des qualifications réglementaires pour le transport de passagers.

**Stage "Chutes à l'eau"**

Les instances de tutelle de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie, compétentes en ce qui concerne les règles et les équipements de sécurité pour les unités fluviales de marchandises et de personnes, ont saisi début 1992 le Comité des Armateurs Fluviaux, de l'opportunité d'entreprendre une formation particulière pour la profession, dans le domaine de la prévention et des actions à tenir en cas de chutes à l'eau.

L'Institut FLUVIA a été chargé de la mise en oeuvre de ces stages, qui ont débuté en Octobre 1992. 17 stagiaires ont participé à cette formation jusqu'à la fin de l'année.

### **Formation dans les entreprises de moins de 10 salariés**

Un accord paritaire applicable aux activités de transport et de tourisme fluvial a été signé le 16 juin 1992 par la totalité des organisations syndicales représentatives, patronales et salariales. Cet accord, prévoit une mutualisation au niveau de l'A.F.T. des sommes dues par les entreprises résultant de la loi du 31 décembre 1991 relative à la formation professionnelle et à l'emploi.

### **3-6. TRANSPORTS AÉRIENS -**

Malgré une conjoncture difficile le pourcentage de la masse salariale globale que les compagnies aériennes consacrent à la formation reste stable.

AIR FRANCE	16,4	%
AIR INTER	17	%
T.A.T.	13,67	%
BRIT AIR	22,70	%

Cette stabilité repose en grande partie sur les obligations de formation continue des personnels navigants techniques (qualifications de type, progressions de carrière, transformations d'officiers mécaniciens navigants en pilotes...).

La période difficile qui s'est ouverte en 1991 a cependant conduit les compagnies aériennes et l'Etat à restreindre le flux de formation du P.N.T.. C'est ainsi que les formations ab initio des compagnies ont été interrompues.

#### *La présence de l'Etat dans le dispositif de formation*

Le Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (S.F.A.C.T.) ainsi que l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (E.N.A.C.) sont chargés des actions de formation au sein de la D.G.A.C..

L'E.N.A.C. assure les formations théoriques.

Le S.F.A.C.T. - Formation a pour mission essentielle de former les futurs pilotes de ligne des compagnies françaises, les instructeurs des écoles et des aéro-clubs, et certains pilotes de l'administration. Il est également chargé de mettre en service les moyens aériens de calibration (ATR 42, N 262). En outre, les pilotes de ce service réalisent en grande partie des tests organisés par le jury des examens.

Il dispose des moyens suivants pour mener à bien son action :

- 8 centres-école (Biscarosse, Carcassonne, Grenoble, Melun, Montpellier, Muret, Auban, St Yan)

- 1 centre de maintenance (Castelnaudary)
- 200 instructeurs en vol et au sol
- 35 planeurs qui réalisent 13.000 heures de vol
- 25 entraîneurs au vol et simulateurs
- 150 avions qui réalisent 75.000 heures de vol : de l'avion de début TB 10 à l'avion de transport (King Air, Corvette, ATR 42).

En 1992 les résultats de la formation d'Etat sont les suivants.

Plus de 1.400 stages ayant donné lieu à une présentation à une épreuve ont été réalisés en 1992.

- Le quart concerne des pilotes non professionnels : pilotes privés (TT) ou pilotes des corps techniques de l'administration (C,T), qualifications voltige, montagne, remorquage.

- 35 % concernent des instructeurs : stages pratiques d'instructeurs de vol à voile (ITP - IVT), stages pratiques de pilotes privés (IATT), stages théoriques ou pratiques d'instructeurs de pilotes professionnels (IPP - IVI - IFPC).

- 40 % concernent des professionnels : pilotes professionnels (PP) ; stages IFR ; formations pratiques complémentaires (FPC) ; stages divers, notamment au profit d'étrangers.

### 3-7. LES REMONTÉES MÉCANIQUES -

#### *Examens organisés par le syndicat national des téléphériques et téléskis de France*

	1990	1991	1992
<b>TOTAL PRÉSENTÉS</b>	<b>914</b>	<b>1 639</b>	<b>1 128</b>
Conducteurs	907	999	549
Agents d'exploitation	7	640	579
<b>TOTAL REÇUS</b>	<b>665</b>	<b>1 268</b>	<b>893</b>
Conducteurs	659	799	426
Agents d'exploitation	6	469	467

L'examen d'agent d'exploitation, créé en 1990, est destiné à tout professionnel présent sur le domaine skiable sans condition d'ancienneté ou d'expérience. Il sert en outre de tronc commun pour les examens de conducteurs d'appareils (téléskis, télésièges, télécabines, téléphériques, engins de damage) destinés à des candidats justifiant d'une expérience suffisante dans la conduite des appareils concernés.

Cette organisation a entraîné une forte croissance, particulièrement en 1991, de la formation et du nombre des examens.

***CAP "transport par câbles et remontées mécaniques"***

Le diplôme est préparé en deux ans à l'issue de la troisième. Il forme à la conduite, à la mécanique et à la réparation des installations, y compris celles de l'industrie.

15 candidats ont été reçus en 1992 sur 28 présentés.

Devant la baisse de fréquentation et la fermeture de certaines sections, une réflexion a été engagée pour définir un nouveau contenu de formation et prendre en compte la pluriactivité.

Les titulaires du C.A.P. peuvent, comme ceux en provenance d'autres sections, poursuivre les études jusqu'au baccalauréat professionnel de maintenance des systèmes automatisés (M.S.M.A.).

Les insuffisances du niveau de formation dans les petites entreprises de transport routier demeurent la principale lacune.

Les efforts déjà entrepris doivent être intensifiés avec un accent particulier sur la qualification des conducteurs et la formation des chefs d'entreprise au management.

\* \*  
\*

## Quatrième Partie

### CONDITIONS DE TRAVAIL ET SÉCURITÉ

*La durée du travail, thème central des négociations de l'été 1992, fait l'objet d'une enquête renouvelée et étendue, comme l'a demandé le C.N.T., dont les résultats permettront de mieux cerner les conditions de travail des conducteurs routiers.*

*Le nombre de contrôles de l'application de la réglementation sociale européenne a continué de croître, de manière très nette sur route. Néanmoins, l'efficacité coercitive et dissuasive dans les contrôles reste toujours limitée par le manque d'effectifs et d'équipements matériels, et la faiblesse des sanctions prononcées.*

*L'augmentation importante du nombre des accidents du travail, rend nécessaire l'extension des politiques de prévention et l'accroissement des moyens financiers nécessaires.*

*La nette amélioration de la sécurité routière, conséquence de la mise en oeuvre du permis à points, concerne également les usagers de véhicules utilitaires.*

\* \*  
\*

#### 4-1. LA DURÉE DU TRAVAIL -

##### 4-1.1. Enquêtes ACEMO du ministère 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° 19 (en annexe).

Cette enquête comprend 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. La S.N.C.F. et la R.A.T.P. ne font pas partie du champ de l'étude.

Les données relatives à la répartition des ouvriers et des salariés non-ouvriers selon la durée hebdomadaire effective du travail, dans les transports et dans certaines autres activités sont actualisées pour 1992 par le tableau n° 20.

On constate que pour les ouvriers des transports, la durée du travail reste la plus élevée de toutes les activités de service.

Une très forte proportion d'entre eux, 33,4 %, effectuent plus de 42 heures contre 6,8 % dans l'ensemble des activités :

20,7 % de 42 à 44 h (contre 5 % dans l'ensemble des activités)  
 12,7 % plus de 44 h (contre 1,8 % " " " " ).

#### **4-1.2. Une nouvelle enquête "Durée du travail des conducteurs routiers"**

Dans le cadre du Comité d'Evaluation et de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT), a été lancé un renouvellement de l'enquête sur les durées de travail et les conditions d'emploi des conducteurs routiers, dont les résultats étaient parus entre 1983 et 1985. Cette enquête de grande échelle reste la seule référence en matière d'analyse des durées du travail des conducteurs en France. Il était donc très important de la renouveler.

L'enquête initiée en 1993 a un champ plus vaste, puisque, outre les conducteurs de poids-lourds, elle englobe également les conducteurs de cars (plus de 9 places).

Cette enquête, menée en collaboration entre l'I.N.S.E.E. et l'I.N.R.E.T.S., a été menée auprès d'un grand nombre de conducteurs, identifiés grâce aux informations du dernier recensement (conducteurs ayant plus de trois ans d'ancienneté) et sur indication de ces derniers pour atteindre des conducteurs ayant moins de 3 ans d'ancienneté. Elle permettra de rassembler et d'analyser des informations relatives à leur formation, leur itinéraire dans la profession, leurs conditions de vie et leurs conditions de travail, grâce à un carnet de temps qu'il leur sera demandé de remplir pendant une ou deux semaines selon les cas, selon qu'ils rentrent à l'établissement quotidiennement ou non.

L'objectif est de parvenir à rassembler des informations relatives à 1.000 conducteurs "poids lourds" et 500 conducteurs "voyageurs".

#### **4-1.3. La durée du travail dans le transport aérien**

##### *a- La durée du travail du personnel au sol*

(horaire hebdomadaire moyen). Il s'agit de données moyennes annuelles. Elles n'ont pas évolué en 1992 par rapport à 1991.

AIR FRANCE	:	38 h 00
AIR INTER	:	de 34 h 50 à 38 h 00
TAT	:	de 39 h 00 à 39 h 45
ADP	:	38 h 00

##### *b- La durée du travail du personnel navigant*

La durée du travail du personnel navigant fait l'objet de deux décrets d'application de la loi de 36, codifiés aux articles D 422.1 à D 422.16 du code de l'aviation civile.

Ces deux décrets s'appliquent aux salariés, personnels navigants d'entreprises de transport et de travail aérien, et tiennent compte, en particulier pour les durées mensuelles moyennes d'heures de vol, du type d'appareil sur lequel est utilisé le personnel navigant :

- tout avion autre qu'un avion à réaction dont le poids total au décollage est supérieur à 14 tonnes : 85 heures de vol en durée mensuelle moyenne répartie sur l'année (art. D 422.3) ;

- tout avion à réaction dont le poids total au décollage est supérieur à 14 tonnes : 75 heures de vol en durée mensuelle moyenne répartie sur l'année (art D 422.10).

Des accords d'entreprise qui concernent le Groupe AIR FRANCE (Procès-verbal du 16 mars 1971), ou les compagnies régionales, ainsi que la convention collective du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien et assimilées, ont fixé des limitations plus favorables que celles des dispositions réglementaires et ont introduit des paramètres de fatigue qui sont absents du code.

Au *niveau européen*, dans le cadre de l'étude d'harmonisation des règles techniques, un premier projet de texte, concernant les limitations des temps de vol, des temps de service et les durées de repos des personnes navigants techniques et commerciaux, issu des discussions au sein du Joint Airworthiness Authority, vient d'être soumis à la consultation internationale.

A l'issue de cette procédure, ce texte pourrait devenir la base de travail d'un futur règlement sur les conditions de travail des personnels navigants de la Communauté Européenne.

#### 4-2. CONTROLE DE LA RÉGLEMENTATION SOCIALE -

##### 4-2.1. Un meilleur niveau de contrôle malgré des moyens encore faibles

###### a- Organisation et pratique du contrôle

Une lettre circulaire commune DR/DTT a demandé, le 6 août 1992, aux DRE de procéder à un recensement des **aires de contrôle à aménager ou prévoir sur le réseau autoroutier**, concédé ou non, et les LACRA. L'objectif est de définir et réaliser un réseau d'aires où exercer en toute sécurité le contrôle des véhicules poids lourds, s'agissant notamment de l'interception de ces derniers.

Concernant le **contrôle des vitesses à partir des disques** de chronotachygraphe, la mise en application du permis à points et les difficultés qui en ont résulté ont conduit à suspendre le relevé a posteriori d'infractions d'excès de vitesse à partir des disques, que ce soit lors de contrôle sur route ou en entreprise. Seuls les excès patents venant de se produire sur une infrastructure identifiée et relevés sur le disque en cours d'enregistrement pourront être relevés. Ces instructions ont été données aux services chargés du contrôle par voie de circulaire interministérielle en date du 28 août 1992 (J.O. du 29 août).

Les modalités de **contrôle des transports routiers de voyageurs effectués sur le territoire de la C.E.E.** par des véhicules des Etats-membres issues des règlements 684-92 du Conseil du 16 mars 1992 et 1839/92 de la Commission du 1er juillet 1992 ont été précisées par la circulaire n° 92-59 du 8 octobre 1992, notamment en ce qui concerne le contrôle de l'application de cette réglementation en entreprise.

La pratique de **contrôles de la réglementation sociale européenne concertés entre Etat-membres** de la C.E.E. limitrophes a été poursuivie fructueusement avec les Etats du Bénélux, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni. Concernant ce dernier, elle a même débouché sur une expérience de formation-échange entre services de contrôles britanniques et français organisée sous l'égide du C.I.F.P. d'Arras.

#### **b- Moyens matériels et humains**

##### *• Effectifs, recrutement et formation*

En ce qui concerne l'effectif des contrôleurs des transports terrestres, soit 282 agents en poste au 31 décembre 1992 pour un effectif budgétaire de 331, la D.T.T. et la D.P.S. ont poursuivi leurs efforts pour atteindre l'objectif fixé à 350 agents (+ 7 postes budgétaires nouveaux).

L'intégration des adjoints de contrôle (catégorie C) en contrôleurs (catégorie B) a fait l'objet du décret n° 92-168 du 19 février 1992 portant dispositions temporaires pour l'accès au corps de contrôleurs des transports terrestres. Le concours de recrutement a été réformé et un concours interne réservé aux seuls adjoints de contrôle a été instauré.

En matière de formation, les 38 agents issus des concours 1992 ont reçu une formation de 60 jours. Au titre de la formation continue, des actions ont été organisées dans le domaine code de la route (permis à points), transports internationaux de voyageurs et de marchandises (règlements C.E.E.) et matières dangereuses (journées obligatoires portant sur le nouveau règlement français - RTMDR).

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

La question du renforcement des liaisons entre D.D.E. et D.R.E. fait l'objet d'une nouvelle étude de la D.P.S. qui s'est engagée à proposer un schéma d'organisation à mettre en place courant 1993.

##### *• Moyens matériels*

Sur le plan matériel, l'administration a continué en 1992 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 et en adaptant les têtes de lecture équipant les D.R.E. à la lecture optique.

Par ailleurs des modifications ont été apportées au logiciel LECADISC afin d'en faciliter l'utilisation.

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 1992 à 34 véhicules. Ainsi, toutes les D.R.E. sont pourvues et douze 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 lourds a été poursuivi. Quatre ponts pèse essieux ont été acquis en 1992, soit un nombre total de 26 matériels financés depuis 1990.

En matière documentaire, une mise à jour du recueil regroupant l'ensemble des textes relatifs à la réglementation sociale européenne a été diffusée aux services. De même, chaque agent a reçu le nouveau règlement matières dangereuses (RTMDR) et un guide du contrôle matières dangereuses.

Des lecteurs manuels de disques de chronotachygraphe ont été acquis ainsi que des scellés destinés à compenser le bris de scellés commerciaux nécessaire lors de la visite d'une cargaison.

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

Il convient 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 1992 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. Ils sont comparables aux seuls chiffres de 1991 en raison de la mise en oeuvre de nouveaux tableaux statistiques (circulaire n° 90-94 du 20 décembre 1990).

- *Nombre d'entreprises contrôlées*

	1988	1989	1990	1991	1992
- par les contrôleurs des transports terrestres	2 321	2 125	2 622	3 358	3 730
- par les inspecteurs du travail-transports	6 453	6 217	5 510	3 841	3 530
<b>TOTAL</b>	<b>8 774</b>	<b>8 342</b>	<b>8 172</b>	<b>7 199</b>	<b>7 260</b>

- *Nombre d'équipages contrôlés*
- par tous les corps de contrôle

	1988	1989	1990	1991	1992
- sur route	292 145	244 368	284 218	298 388	295 179
- en entreprise	40 054	40 723	43 410	39 594	45 792

- par les contrôleurs des transports

	1991	1992
- sur route	216 831	208 424
- en entreprise	21 414	26 772

Si l'on constate une légère diminution du nombre d'équipages contrôlés par rapport à 1991, par contre le nombre d'équipages vérifiés en entreprise s'est considérablement accru.

- *Nombre de journées transports contrôlés*
- par tous les corps de contrôle

	1988	1989	1990	1991	1992
- sur route	584 290	488 736	568 436	840 694	900 779
- en entreprise	480 648	488 676	520 920	454 139	507 959

- par les contrôleurs des transports

	1991	1992
- sur route	635 614	656 851
- en entreprise	233 413	299 134

Le nombre de journées de travail-transport contrôlé est en augmentation en 1992 tant sur la route qu'en entreprise, même si le nombre d'équipages contrôlés sur route a reculé.

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

- sur route : 34.426

Cela représente 52,2 % du total des infractions relevées sur route par procès-verbaux et par timbres-amende. 76,5 % concernent des véhicules français.

- en entreprise : 42.535.

Les infractions aux temps de conduite et de repos constituent 77,4 % des infractions relevées en matière sociale sur route et 88,3 % 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.

- *Nombre d'infractions aux réglementations autres que sociales relevées par procès-verbaux*

Code de la Route	3 235
Réglementation des transports	4 860
Matières dangereuses	2 657
Autres	1 336

**d- 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 urbaines 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.

Le nombre d'infractions relevées par les forces de police et de gendarmerie se détaille ainsi :

- C.R.S.	19.797	
- police urbaine	14.789	dont 5.865 à la réglementation sociale européenne
- gendarmerie	120.201	

	Police	Gendarmerie
Nombre d'équipages contrôlés	192 683	
Nombre d'infractions relevées par procès-verbaux	34 586	120 201

**4-2.2. Sanctions prononcées**

- *Montant des amendes*

Les amendes connues prononcées en 1992 pour des infractions relevées à la suite de contrôles en entreprise se répartissent comme suit :

- 90,4 % inférieures ou égales à 1.300 F, seuil minimal des contraventions de 4ème classe ;
- 9,6 % supérieures à 1.300 F.

Les chiffres portent sur 13.253 amendes prononcées.

- *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 8.365 immobilisations de véhicules, dont 4.604 pour durées de conduite excessives et absences ou insuffisances de repos.

- *Sanctions prononcées à l'égard des étrangers*

7.447 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 nombre de procès-verbaux pour infractions à la réglementation sociale européenne, dressés à l'encontre de contrevenants étrangers, est en progression constante. En effet, la D.T.T., qui est destinataire d'une copie de chaque P.V., en a recensé 5.250 en 1989, 9.032 en 1990, 10.301 en 1991 et 11.677 en 1992.

#### **4-3. L'ACTION DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS -**

##### **4-3.1. En subdivision, des effectifs toujours modestes**

En mars 1993, on dénombre sur l'annuaire du service 56 agents de catégorie A en subdivision de contrôle. Un contrôleur n'est présent effectivement que dans 25 subdivisions sur 63. Au total, au 24/3/93, l'Inspection ne dispose que de 82 agents de contrôle en subdivision, alors que le nombre de postes correspondant est de 63 agents de catégorie A et de 39 agents de catégorie B, soit 102 personnes en subdivision.

Seules 22 subdivisions ne comprennent dans leur ressort qu'un département. Les subdivisions couvrant deux départements sont au nombre de 39, et il reste encore 2 subdivisions qui couvrent trois départements.

La totalité des subdivisions et des régions est équipée de moyens bureautiques et informatiques. Le service a développé en interne des applications adaptées au traitement administratif de données sociales gérées à l'échelle des subdivisions, ainsi qu'aux suites de contrôle. Ces applications se diffusent au fur et à mesure que la croissance de l'intérêt et de la formation des agents leur permet de s'approprier ces nouvelles techniques.

##### **4-3.2. Une part importante du contrôle de la réglementation sociale en 1992**

Si la part de l'Inspection dans le contrôle routier est infinitésimale, il n'en va pas de même pour les prélèvements de disques en entreprises, et ce malgré la constatation d'une baisse continue du nombre des contrôles en entreprises (cf tableau au paragraphe 4.3.2 C).

##### ***Les données du contrôle de la réglementation sociale par l'Inspection du travail des transports pour 1992 sont les suivantes :***

- *contrôle sur route :*

Nombre de journées de transport contrôlées : 3396 (soit 0,38% du nombre de journées contrôlées sur route par tous corps de contrôle)

Nombre d'infractions relevées : 210 ( soit 43,25 % de moins qu'en 1991)

- *contrôle en entreprise* :

Nombre d'entreprises contrôlées : 3530 (soit 8,10 % de moins qu'en 1991)

Nombre de journées de transports contrôlées : 208 725 (soit 41,09 % du nombre total de journées de transport contrôlées en entreprise par tous les corps de contrôle)

Nombre d'infractions relevées : 12 233 (soit 9,45 % de moins qu'en 1991)

La part de l'Inspection dans la verbalisation des infractions à la réglementation sociale européenne à partir des prélèvements de disques en entreprise est donc importante puisqu'elle relève 12 233 des 42 535 infractions relevées en entreprises en ce domaine. Par contre, on remarque que le contrôle routier effectué par l'Inspection est quasi-inexistant, la route n'étant sans doute pas un terrain propre au déploiement de l'approche globale des relations de travail, qui est celle de l'Inspection.

**4-3.3. L'exercice des missions de l'Inspection du travail des transports, au titre du code du travail en 1991**

Mais le contrôle de l'application de la réglementation sociale européenne n'est pas la seule tâche de l'Inspection du travail. Le Rapport d'activité 1991 du service, seul disponible au moment de la rédaction du présent rapport, reflète une part de cette activité diversifiée.

Le contrôle exercé par l'Inspection du travail des transports s'exerce au titre de l'art. L 611.4 sur les activités soumises au contrôle technique du Ministère des transports, et, à maints secteurs, notamment sous-traitants de grandes entreprises de transports. Mais la part des entreprises de transports terrestres et activités auxiliaires est prédominante (72 % des effectifs, et 81,15 % des établissements, hors G.E.N.).

L'Inspection du travail des transports a réalisé, dans des conditions difficiles de dispersion géographique des établissements (cf supra), en 1991 :

- 6.195 visites complètes d'entreprises,
- 2.606 contrevisites ou interventions ciblées sur un point particulier,
- auxquelles s'ajoutent 183 visites sur véhicules en mouvement,
- elle a participé à 974 réunions de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail.

Les résultats en termes d'infractions constatées et relevées de ces interventions sont résumés dans le tableau suivant :

Réglementation à laquelle il a été contrevenu	Nombre d'infractions constatées			Nombre de P.V. dressés
	ayant donné lieu à des observations	suivies de mise en demeure	relevées par P.V.	
Conditions de travail des conducteurs routiers (ordonnance du 23.12.58)	51 938	0	14 734	933
Obligation des employeurs (déclarations des registres, affichages)	6 161	0	470	56
Réglementation du travail (durée du travail, heures supplémentaires, repos hebdomadaires)	8 762	0	4 043	343
Salaires (non respect du SMIC, salaires inférieurs aux salaires conventionnels)	5 164	0	1 141	43
Congés payés	641	0	12	8
Représentants du personnel	1 978	5	69	59
Hygiène et sécurité	4 848	436	79	54
Médecine du travail	2 850	5	838	137
Emploi (placement, contrôle de l'emploi, travail temporaire, divers...)	681	3	89	45
Participation	39	1	0	0
Emploi des étrangers	104	0	8	2
Entraves aux fonctions de l'Inspecteur du travail	58	1	42	26
Matières dangereuses	32	0	0	0
Divers	596	4	13	3
	83 851	455	21 538	1 709
	105 844			

On remarque un nombre total d'infractions constatées en légère hausse par rapport à 1990 ( 105 844 en 1991 contre 101 489 en 1990), bien qu'un nombre un peu inférieur d'entre elles ait fait l'objet de procès-verbaux (21 538 en 1991 contre 22 470 en 1990). En revanche, le nombre d'infractions relevées en vertu de l'Ordonnance du 23/12/58 a légèrement augmenté (14 734 en 1991 contre 14 515 en 1990).

Les interventions de conseil, de médiation dans les conflits individuels ou collectifs échappent à cette comptabilisation, mais représentent néanmoins une part importante de l'action de l'Inspection. Les nombreuses demandes d'autorisation de licenciement de représentants du personnel (cf 4.6.4), qui ont connu une forte augmentation depuis trois ans requièrent une part importante de l'activité du service, du fait du caractère approfondi des enquêtes et des entretiens qu'elles nécessitent.

Enfin, la position relativement centrale de l'Inspection au milieu des acteurs sociaux et institutionnels de la branche, au plan local, lui donne parfois la possibilité de développer des actions d'animation de politique d'amélioration des conditions de travail. A titre d'exemple, nous citerons la mise en place d'un réseau de personnes compétentes qui fonctionne en Bourgogne, rassemblant à l'initiative de l'Inspectrice du travail des médecins du travail intervenant dans des entreprises de transports, des représentants des organisations professionnelles, de la CRAM, pour examiner ensemble les problèmes de conditions de travail et de formation. Ailleurs, en Picardie, des actions positives de collaboration avec les contrôleurs des transports terrestres ont pu être déployées en matière de lutte contre des formes illicites de sous-traitance. Il demeure néanmoins que les initiatives existantes sont isolées, et n'ont pas trouvé de traduction dans une stratégie de service.

A l'heure de la rédaction de ce rapport, on ne sait pas encore si la fusion de l'Inspection du travail des transports, et de l'Inspection du travail de l'Agriculture sera réalisée au sein du Ministère du travail, et si oui, selon quelles modalités. Des projets en ce sens ont été élaborés dans ce Ministère, et le principe de cette fusion a été affirmée par le Président de la République, lors de la célébration du centenaire de l'Inspection du travail, le 19 janvier dernier.

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

##### **4-4.1. 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.).

#### **4-4.2. Enquêtes du ministère du travail sur les accidents du travail - Observatoire des risques professionnels**

L'Observatoire des risques professionnels procède à la collecte d'informations sur les accidents du travail, à travers les enquêtes menées par l'Inspection du travail, pour un échantillon de déclarations communiquées par les Caisse Primaires d'Assurance Maladie.

Il s'agit d'accidents suivis d'un arrêt de travail (sauf les accidents de trajet) dont les victimes sont les salariés du régime général. (Ainsi, ni la S.N.C.F., ni la R.A.T.P. ne font partie du champ de l'étude).

Ces enquêtes, menées chaque année depuis 1990, permettent de mieux éclairer les caractéristiques des victimes (profession, statut dans l'emploi, durée du travail, activité au moment de l'accident) et les circonstances de l'accident et les carences en matière de sécurité.

Leurs résultats pour l'ensemble des activités économiques se confirment d'une année sur l'autre :

- Les accidentés sont principalement les jeunes, des embauchés récents (13 % depuis moins de 3 mois) et dans une certaine mesure, des salariés à statut précaire.

- Les accidents les plus fréquents se produisent dans des établissements de 10 à 50 salariés.

- Les branches d'activité proportionnellement les plus touchées sont le B.T.P. qui, pour 10 % des salariés, comptent 20 % des accidentés, et les transports : 4 % des salariés et 6 % des accidentés.

- Les chauffeurs figurent parmi les victimes des deux risques les plus fréquents : la manutention (40 % des risques), avant même les ouvriers de la manutention, et les chutes avec dénivellation (9 % des risques), juste après les ouvriers du bâtiment.

#### **4-4.3. Une augmentation du nombre des accidents du travail, mais une diminution des accidents mortels dans l'ensemble de l'économie (tableaux 21 et 22)**

Pendant une dizaine d'années, les accidents du travail ont diminué. Or, depuis quatre ans, on constate un renversement de tendance :

- une augmentation du nombre des accidents avec arrêt :  
+ 3,4 % en 1991, comme en 1990
- une progression des accidents graves ayant entraîné une I.P. :  
+ 1,6 % en 1991, certes ralentie par rapport à 1990 : + 5 %
- un accroissement du nombre de journées perdues pour incapacité temporaire :  
+ 7,5 % (contre + 2,7 % en 1990)
- mais en 1991, une diminution des accidents mortels de  
- 10,8 % (1.082 au lieu de 1.226) après quatre années de croissance de 1987 à 1990.

Ces données doivent être rapprochées de l'augmentation des effectifs déclarés à la sécurité sociale : + 1 %.

#### 4-4.4. Une évolution similaire pour le secteur des transports qui reste un secteur à risques

Pour l'ensemble "Transport et manutention" dont la population salariée a augmenté de 2,3 % par rapport à 1990, on constate :

- une augmentation quasi constante du nombre des accidents avec arrêt de travail : + 4,5 % (au lieu de + 5 %) ;
- une moindre augmentation du nombre des accidents graves ayant entraîné une incapacité permanente : + 3,4 % (au lieu de 6,8 %) ;
- un accroissement très net du nombre de journées perdues pour incapacité temporaire : + 7,9 % (au lieu de + 1,1 %).
- une diminution du nombre des tués : - 9 ;

Ces tendances sont conformes à l'évolution constatée pour l'ensemble des activités économiques.

Le tableau n° 23 en annexe compare les accidents dans les différents modes de transport(1).

On relève 29.437 accidents du travail avec arrêt en 1991 contre 27.992 en 1990 soit 9,23 % par rapport à l'effectif considéré (9 % en 1990).

- En transport de voyageurs, le niveau des accidents avec arrêt augmente, celui des accidents graves reste relativement constant. Le nombre des accidents mortels augmente : + 3 unités.

- En transport de marchandises, on observe une aggravation très légère des accidents avec arrêt qui atteignent un taux de 11,01 % par rapport à l'effectif (10,9 % en 1990). Les accidents mortels diminuent de 9 unités.

Le tableau suivant compare, pour 1990 et 1991, 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* :

(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.).

en %

	Toutes Activités (Total 15 CTN)		Routiers marchandises		Routiers voyageurs		Fluviaux marchandises	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
	Accidents + arrêt	5,28	5,4	11,5	11,6	3,4	3,63	11
Accidents graves	0,46	0,47	1,3	1,24	0,43	0,43	2	1,31
Accidents mortels	0,0084	0,0074	0,076	0,066	0,013	0,16	0,1	0,09

Comme les années précédentes, le taux des accidents mortels chez les "routiers marchandises" reste 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 1990 et 1991.

en %

	Toutes Activités (Total 15 CTN)		Routiers marchandises		Routiers voyageurs		Fluviaux marchandises	
	89/90	90/91	89/90	90/91	89/90	90/91	89/90	90/91
	Accidents + arrêt	+ 3,2	+ 3,4	+ 6	+ 2,8	+ 2,4	+ 10,8	+ 6,8
Accidents graves	+ 4,5	+ 1,7	+ 11	- 2,4	+ 31,6	+ 3	+ 66,6	- 30
Accidents mortels	+ 3,1	- 10,9	+ 15,2	- 11,6	non significatifs			

On note l'amélioration du bilan concernant notamment les accidents graves et mortels en "routiers marchandises", ainsi qu'en "fluviaux marchandises".

- Remontées mécaniques

On remarque, pour une hausse de la population salariée de + 6,7 % une très nette augmentation du nombre des accidents avec arrêt : + 37,7 %.

#### 4-4.5. Les accidents dûs aux véhicules

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 économiques. Par rapport à 1990, elle reste stable, sauf pour les accidents mortels en transport de voyageurs dont la variation vient essentiellement de la faiblesse de la base statistique.

#### ACCIDENTS DUS AUX VEHICULES

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

	TOTAL	Dont cause Véhicules (élément 08)	%	Rappel 1990 %
<b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>				
Total général	790 636	27 429	3,4	3,5
Transports et manutention	58 097	7 376	12,6	12,9
Transport voyageurs	3 361	335	9,96	10,3
Transport marchandises	24 961	3 081	12,34	13,1
<b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b>				
Total général	68 952	5 391	7,8	7,8
Transports et manutention	5 822	1 275	21,9	21
Transport voyageurs	315	74	23,5	17,1
Transport marchandises	2 598	620	23,7	23,4
<b>ACCIDENTS MORTELS</b>				
Total général	1 093	443	40,5	42,3
Transports et manutention	196	140	71,4	72,7
Transport voyageurs	11	9	81,8	37,5
Transport marchandises	130	96	73,8	76,2

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 : on constate l'aggravation des 3 types d'accidents concernant le personnel navigant :

	TOTAL	Dont cause Véhicules (élément 08)	%	Rappel 1990 %
<b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>				
Personnel non navigant	994	75	7,5	18
Personnel navigant	799	581	72,7	66,6
<b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b>				
Personnel non navigant	181	15	8,3	8,3
Personnel navigant	52	23	44,2	32,7
<b>ACCIDENTS MORTELS</b>				
Personnel non navigant	1	0	0	50
Personnel navigant	2	2	100	33,3

**4-4.6. R.A.T.P. (tableau n° 24)**

Globalement, le nombre d'accidents du travail avec arrêt a baissé en 1992 : pour un effectif moyen annuel administré de 39.985 (soit + 0,5 %) il a été de 2.498 (soit - 4,2 %). Il n'y eut aucun accident mortel.

Le pourcentage des accidents avec Incapacité Temporaire (I.T.) rapporté à l'effectif moyen annuel, qui évoluait dans un sens défavorable depuis 1986, présente en 1992 une légère amélioration.

	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
1992	39 985	2 498	6,25

Le nombre d'incapacité permanentes qui était de 213 en 1991 continue à augmenter en 1992 : 249.

Le taux de fréquence diminue : 46,77 (au lieu de 50,15 en 1991).

Le taux de gravité augmente à nouveau : 0,68 (au lieu de 0,64 en 1991).

Parmi les causes d'accidents avec arrêt, les plus forts pourcentages en 1992 sont atteints, soit par les accidents de circulation, manutention stockage : 36 %, soit par rixes, agressions ou attentats : 35 %.

Le pourcentage des accidents de circulation sur la voie publique, liée à l'activité du travailleur (code 08) est en baisse depuis 5 ans : 1988 : 2,2 % ; 1989 - 1990 : 1,8 % ; 1991 : 1,7 % ; 1992 : 1,3 %.

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

- Une formation générale :

En 1992, 2.186 stagiaires ont bénéficié de cette formation pour un nombre d'heures de 7.852.

- Des formations spécifiques (contre l'incendie) :

. En 1992, contre l'incendie : 18 stagiaires pour un total de 234 heures

**4-4.7. S.N.C.F. (tableau n° 24 )**

Le nombre des accidents du travail baisse en valeur absolue de - 2,9 % (comme l'effectif mensuel moyen réel pris en compte : - 2,8 %).

Le taux de fréquence reste très voisin de celui de 1991 : 38,5 ‰ (contre 38,6 ‰), le taux de gravité a diminué : 786,2 ‰ contre 799,8 ‰ en 1991. .

Le nombre d'accidents mortels diminue de - 2 unités.

Le projet de bilan social permet de dégager les éléments suivants :

o le nombre d'accidents par fonction :

transports : 30,9 %  
 équipements : 29,4 %  
 matériels : 23,9 %  
 commercial : 8,9 %

o le nombre d'accidents par cause :

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

1990 : 65,5 %, 1991 : 62,2 %, 1992 : 61,9 %

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

1990 : 3,5 %, 1991 : 3,4 %, 1992 : 3,4 %

o le taux de fréquence pour le personnel roulant et le personnel sédentaire :

	Personnel roulant				Personnel sédentaire			
	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992
Nombre d'accidents	924	966	983	1 044	7 271	6 727	6 475	6 089
Effectif mensuel moyen	28 199	28 196	28 303	27 769	136 362	130 802	125 254	117 662
Taux de fréquence (‰)	32,7	34,2	34,7	37,6	53,3	51,4	51,7	51,7
		↗	→	↗		↘	→	→

En 1992, la situation du personnel roulant s'aggrave très nettement.

Pour le personnel sédentaire, le taux se stabilise mais reste élevé. Il convient toutefois de distinguer, parmi ce personnel, des fonctions diversement exposées aux risques comme, par exemple le matériel et le commercial : leur taux respectif, que les chiffres disponibles pour ce rapport ne permettent pas d'actualiser, étaient en 1990 de 67,48 ‰ et 21,12 ‰.

o le nombre de journées d'absence du personnel statutaire et du personnel contractuel :

	Part dans l'effectif (%)	Part dans le nombre de journées d'absence pour AT (%)
Cadre permanent	95,5	93,1
Cadre contractuel	4,5	6,9

Pour les contractuels, essentiellement personnel sédentaire, la proportion de journées d'absence pour accident du travail est supérieure à celle qu'ils représentent dans l'effectif total de la S.N.C.F..

Les dépenses de sécurité effectuées dans l'entreprise en 1992 s'élèvent à environ 182,2 MF, soit en augmentation de 9,6 % sur 1991.

87.731 agents sont déclarés "formés à la sécurité du personnel" sans qu'il soit précisé le contenu et la durée de cette formation.

#### **4-4.8. La prévention des accidents du travail dans les activités du transport**

##### **a- La C.N.A.M. : incitation financière pour améliorer la sécurité**

- *Outils financiers (à portée générale)*

Les Caisses Régionales d'Assurance Maladie (C.R.A.M.) encouragent la prévention par des mesures financières, ristournes, avances et subventions, ainsi que par des conventions d'objectifs et des prêts bonifiés.

Les ristournes sont des minorations de cotisations à l'année pour tenir compte des mesures de prévention adoptées par une entreprise. Elles concernent les accidents de travail (plafond de 25 %) et les accidents de trajet (niveau de cotisation : 0,1 à 0,5 % des salaires).

Les avances et subventions doivent permettre de réaliser des aménagements ou des expériences destinées à améliorer la sécurité. En fonction des résultats obtenus, une avance peut se transformer en subvention.

Les conventions d'objectifs passées entre le C.N.A.M. et les entreprises constituent un système adapté aux possibilités des entreprises de 1 à 299 salariés, pour investir selon la politique de prévention préconisée par la C.N.A.M.. La convention, signée pour une durée de 1 à 3 ans, peut couvrir de 15 à 75 % des moyens nécessaires.

- *Bilan de la prévention dans le secteur des transports*

Les activités de transports pour lesquels des conventions d'objectifs ont été retenues par le Comité technique national des accidents du travail "Transport et manutention", au sein de la C.N.A.M., sont les suivantes :

- Transports routiers de marchandises
- Déménagement et garde meubles
- Enlèvement des ordures et enlèvement et destruction des déchets industriels et commerciaux
- Remontées mécaniques

En 1992, 209 contrats ont été passés, pour une somme totale de 42 MF.

Ces contrats se répartissent entre les différentes activités comme suit :

- Transport routier	164	contrats pour	32	MF
- Déménagement	17	contrats pour	1	MF
- Ordures	15	contrats pour	5	MF
- Remontées mécaniques	13	contrats pour	4	MF

L'analyse des enquêtes réalisées par la C.N.A.M.T.S. entre 1985 et 1989 auprès d'entreprises de transport pour compte propre, comme pour compte d'autrui, permettent de mesurer les progrès accomplis en matière de prévention, notamment au niveau des véhicules :

- la carrosserie "savoyarde", qui présente des risques certains, laisse la place à des carrosseries moins contraignantes pour le conducteur : parois souples facilement manoeuvrables, système de bâchage et de débâchage depuis le sol ;

- le niveau de bruit diminue et les vibrations s'atténuent par une meilleure adaptation des sièges ;

- les accidents dûs à la manoeuvre des cabines relevables et des attelages de semi-remorques ou de remorques ont pratiquement disparu.

Entre 1988 et fin 1992, plus de 40 MF ont été attribués aux entreprises de transport pour l'acquisition de moyens destinés à améliorer les conditions de travail des conducteurs et assurer la sensibilisation et le perfectionnement en matière de sécurité.

Cette action doit être poursuivie, et de nombreux efforts restent à faire :

- En ce qui concerne les *poids-lourds* :
  - o au niveau des véhicules :
    - l'amélioration des accès-cabine, qui, entraînant en moyenne 9.000 accidents par an, ne progresse que très lentement ;
    - la généralisation du système "ABS" à l'ensemble des poids-lourds, quelque soit leur tonnage.
  - o au niveau des utilisateurs :
    - la généralisation de l'entretien préventif, notamment pour le système de freinage et les pneumatiques ;
    - la qualification des garages d'entretien, qu'ils soient ou non intégrés à l'entreprise ;
    - la formation à l'arrimage et le contrôle de celui-ci qui fait l'objet d'une brochure établie par l'Institut National de Recherche et de Sécurité (I.N.R.S.).

- En ce qui concerne la *manutention* :

Le nombre d'accidents, lié à cette activité, reste à un niveau élevé. L'enquête menée par l'Observatoire National des Risques Professionnels a mis en évidence qu'ils touchaient parfois d'avantage les professions où elle est une activité annexe (comme les conducteurs routiers) que la profession de manutention elle-même (cf 4.4.2.).

Ainsi une part importante des accidents de manutention est due à l'utilisation de transpalettes.

Ces chariots élévateurs à petite levée, à conducteur accompagnant, munis de bras de fourches, permettent de transporter des charges au sol sur une distance relativement courte, et notamment de charger et de décharger les camions. La C.N.A.M.T.S. a établi des recommandations pour l'utilisation de ces équipements, qu'ils soient manuels ou électriques.

Les statistiques montrent que, malgré les progrès déjà accomplis, le bilan des accidents de travail reste lourd dans les activités de transport.

Cette évolution appelle l'attention sur le danger des emplois précaires, du manque de qualification au moment de l'embauche et de la dégradation de certaines conditions de travail. Elle nécessite que soient accentués les efforts de prévention, notamment dans les activités de manutention.

#### **b- La D.S.C.R. : Sensibilisation des chefs d'entreprise aux risques liés à l'utilisation des véhicules**

La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière tente de sensibiliser les milieux professionnels de tous secteurs à la nécessité d'une action d'organisation et de prévention, visant à la minimisation des risques liés à l'utilisation des véhicules, que ce soit au titre d'une activité principale comme conducteur, ou pour les déplacements domicile/travail.

Il est possible de se reporter à la brochure de la D.S.C.R. : "Sécurité routière, un projet d'entreprise".

#### **4-4.9. Cotisations "Accidents du travail"**

Les taux nationaux ont été fixés par un arrêté publié au J.O. du 30 décembre 1992 (cf. tableau n° 25).

Ils augmentent notamment pour les transports routiers associés, les transports routiers de marchandises, la location de véhicules industriels et la manutention des gares ferroviaires.

#### 4-5. LES INSTITUTIONS REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL -

##### 4-5.1. Les Comités d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (C.H.S.C.T.)

Tableau n° 26

##### 4-5.2. Les délégués du personnel

Délégués du Personnel	1982	1983	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
1.Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 382	7 851	7 511	8 219	8 063	8 103	8 665	8 786	8 905
2.Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 239	2 984	3 116	4 179	3 877	3 808	3 917	3 962	4 555
3.Nombre de procès-verbaux de carence	306	796	1 207	1 515	1 756	1 902	1 806	2 420	2 663
<i>Ligne 2</i>									
<i>Pourcentage -----</i>	<i>30,33</i>	<i>30</i>	<i>41,48</i>	<i>50,84</i>	<i>48,08</i>	<i>47</i>	<i>42,2</i>	<i>45,09</i>	<i>51,15</i>
<i>Ligne 1</i>									

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

Source : Inspection du Travail des Transports.

##### 4-5.3. Les comités d'entreprise

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1991 de la mise en place des comités d'entreprise.

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

	1982	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Comités d'entreprise Ensemble des transports :</b>								
1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 345	1 439	1 553	1 546	1 548	1 679	1 677	1 798
2- Nombre d'entreprises ou d'établ. ayant un comité	1 203	1 262	1 312	1 381	1 366	1 469	1 435	1 552
Nombre de P.V. de carence	73	71	76	118	106	129	146	166
<i>Ligne 2</i>								
<i>Pourcentage -----</i>	89,44	87,7	84,48	89,33	88,24	87,49	85,57	86,32
<i>Ligne 1</i>								
<b>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport :</b>								
1- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 013	1 166	1 124	1 109	1 113	1 229	1 213	1 324
2- Nombre d'entreprises ou d'établ. ayant un comité	961	979	948	1 036	957	1 052	1 039	1 113
Nombre de P.V. de carence	61	60	71	109	96	112	133	151
<i>Ligne 2</i>								
<i>Pourcentage -----</i>	94,87	83,96	84,34	93,42	85,98	85,6	85,66	84,06
<i>Ligne 1</i>								

Source : Inspection du Travail des Transports.

La mise en place des délégués du personnel est en progrès constant depuis 1982 mais concerne en 1991 que la moitié des entreprises assujetties. Le nombre des comités d'entreprise tend à se stabiliser.

#### 4-5.4. Résultats des scrutins de Comités d'entreprise

##### a- Transports routiers et activités auxiliaires

Tableau n° 27

##### b- Transports urbains

Tableaux n° 28

##### c- Voies ferrées d'intérêt local

Tableau n° 29

**d- Navigation intérieure**

Tableau n° 30

**e- Remontées mécaniques**

Tableau n° 31

**f- Transports aériens sauf AIR FRANCE**

Tableau n° 32

**g- AIR FRANCE**

Tableau n° 33

**h- R.A.T.P.**

Tableaux n° 34 et 35

**i- S.N.C.F.**

Tableau n° 36

**4-5.5. Les demandes d'autorisation de licenciement de représentants du personnel et leur suite**

L'Inspection du travail des transports instruit les demandes d'autorisation de licenciement de représentants du personnel, émanant des secteurs professionnels soumis à son contrôle, pour motif économique ou pour tout autre motif (soit disciplinaire ou professionnel, principalement).

Les tableaux présentés ci-après mettent d'abord en évidence pour 1992, l'analyse des résultats de l'instruction des dossiers, selon les deux grandes catégories de motif précitées, en distinguant :

- selon les diverses affiliations syndicales et non-affiliation (tableau a)
- selon la nature des mandats détenus (tableau b)

Il apparaît que les non-syndiqués représentent 47,65 % du total des demandes tous motifs confondus, 58,28 % des demandes pour motif économique et 41 % des demandes pour motif autre. Dans le dernier cas, leur licenciement est autorisé dans 67,59 % des demandes pour ce motif. Les demandes d'autorisation de licenciement pour motif économique les concernant sont accordées dans 90,88 % des cas.

Dans le cas des demandes concernant des représentants du personnel syndiqués, les demandes d'autorisations pour motif autre qu'économique représentent 59 % du total des demandes pour ce motif. Le licenciement pour motif autre n'est autorisé que dans 51,61 % des demandes. Les demandes de licenciement pour motif économique font l'objet d'une autorisation dans 81,21 % des cas.

Enfin, un dernier tableau(c) retrace l'évolution du nombre des dossiers soumis à l'Inspection depuis 1989. L'évolution des demandes d'autorisation pour motif économique connaît deux paliers de progression sensible entre 1989 et 1990, et d'autre part entre 1991 et 1992. Le premier palier a pu être influencé - dans son chiffrage, mais pas dans sa tendance- par l'entrée sous le régime de la protection des nouveaux représentants des salariés dans les entreprises en règlement judiciaire, faisant l'objet bien sûr au terme de la procédure dans bien des cas d'un licenciement. Mais le second palier reflète sans doute possible, sans modification de population concernée, l'aggravation de la situation économique.

Entre 1989 et 1990, on note aussi une augmentation sensible du nombre des demandes de licenciement pour motif autre, qui passe de 184 à 333, en diminution progressive depuis.

**ÉVOLUTION DES LICENCIEMENTS DE SALARIÉS PROTÉGÉS**  
RÉPARTITION PAR MOTIF (Tableau a)

NATURE	1989	1990	1991	1992
ECO. D	315	604	560	791
ECO. R	34	69	71	90
ECO. A	281	535	487	687
AUT. D	184	333	304	263
AUT. R	58	152	117	105
AUT. A	126	181	187	153
TOT. D	499	937	864	1 054
TOT. R	92	221	188	195
TOT. A	407	716	674	840

Source : Inspection du Travail des Transports.

D = Demandé R = Refusé A = Autorisé Eco = Economiques.

Aut. = Autres.

**LICENCIEMENTS DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL**  
**DÉCISIONS PRISES PAR LES INSPECTEURS DU TRAVAIL (TRANSPORTS) (TABLEAU B)**  
 NATURE DU LICENCIEMENT  
 NATURE DU MANDAT  
 Résultat global (Année 1992)

Nature du mandat exercé	Motif économique (économique ou transfert)			Autres motifs (disciplinaire, professionnel ou autre)			TOTAL (Tous motifs)		
	Demandé	Refusé	Autorisé	Demandé	Refusé	Autorisé	Demandé	Refusé	Autorisé
Délégué P	359	53	299	153	65	86	512	118	385
Membre CE	350	36	311	105	35	68	455	71	379
Rep. Syn.CE	12	2	10	7	5	2	19	7	12
Déleg. Synd	74	18	54	37	17	19	111	35	73
Memb. CHSCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rep. sal. CA	3	0	3	0	0	0	3	0	3
Rep. sal RJ	84	1	79	1	0	1	85	1	80
Cons. Prudh	4	1	3	5	1	4	9	2	7
Cons. Salar	0	0	0	0	0	0			
<b>TOTAL</b>	<b>886</b>	<b>111</b>	<b>759</b>	<b>308</b>	<b>123</b>	<b>180</b>	<b>1 194</b>	<b>234</b>	<b>939</b>

Note : Le total cumulé des mandats peut être supérieur au nombre de salariés protégés concernés par un licenciement, dans la mesure où le cumul des mandats est possible.

Le total des demandes comprend les licenciements autorisés, les refusés et les désistements.

**LICENCIEMENTS DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL**  
**DÉCISIONS PRISES PAR LES INSPECTEURS DU TRAVAIL (TRANSPORTS) (Tableau c)**  
 NATURE DU LICENCIEMENT  
 AFFILIATION SYNDICALE  
 Résultat global (Année 1992)

Organisation syndicale	Motif économique (économique ou transfert)			Autres motifs (disciplinaire, professionnel ou autre)			TOTAL (Tous motifs)		
	Demandé	Refusé	Autorisé	Demandé	Refusé	Autorisé	Demandé	Refusé	Autorisé
CGT	91	9	81	65	29	34	156	38	115
CFDT	89	17	68	40	18	21	129	35	89
FO	89	21	67	34	16	17	123	37	84
CFTC	13	2	11	0	0	0	13	2	11
CGC	8	0	8	2	0	2	10	0	10
AU	40	4	33	14	8	6	54	12	39
NS	461	37	419	108	34	73	569	71	492
<b>TOTAL</b>	<b>791</b>	<b>90</b>	<b>687</b>	<b>263</b>	<b>105</b>	<b>153</b>	<b>1 194</b>	<b>195</b>	<b>840</b>

Note : La différence entre demandés et autorisés + refusés correspond aux désistements.

Le C.N.T. rappelle que la question du dialogue social dans les transports routiers mérite sans doute une approche spécifique, qui pourrait s'appuyer sur une des recommandations du rapport DOBIAS suggérant le développement de formes nouvelles, adaptées au contexte d'atomisation des entreprises, avec mutualisation des charges qui en découleraient.

#### 4-6. CONFLITS SOCIAUX -

##### 4-6.1. Récapitulation du nombre de journées perdues pour fait de grève de 1986 à 1992

	TRANSPORTS URBAINS	R.A.T.P.	S.N.C.F.
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
1992	18 817	19 821	89 160

Source : D.T.T.

##### 4-6.2. Conflits connus de l'I.G.T.M.O.T. en 1992

ACTIVITES	NOMBRE D'ARRETS	NOMBRE DE GREVISTES	JOURNEES PERDUES
R.A.T.P.	12	15 466	14 634
TRANSPORTS URBAINS	84	18 832	18 817
TRANSPORTS ROUTIERS	31	1 464	3 179
S.N.C.F.	1 012	-	89 160
ENTREPRISES PRIVEES	12	427	2 729
RESTAURATION FERROVIAIRE	4	228	202
BASES AERIENNES	3	372	390
TRANSPORTS AERIENS	1	10	60
MANUTENTION FERROVIAIRE	1	48	48
ORDURES MENAGERES	3	237	833
V.F.I.L.	1	129	258
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 164</b>	<b>37 213</b>	<b>130 310</b>

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

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière a établi le bilan global suivant pour les 9 dernières années :

ANNEES	ACCIDENTS CORPORELS		TUES		BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES	
	Nombre	Evolution %	Nombre	Evolution %			Nombre	Evolution %
1984	202 637		11 685		73 314	211 593	284 907	
1985	191 132	- 5,7	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2
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
1992	143 362	- 3,7	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8

### 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.

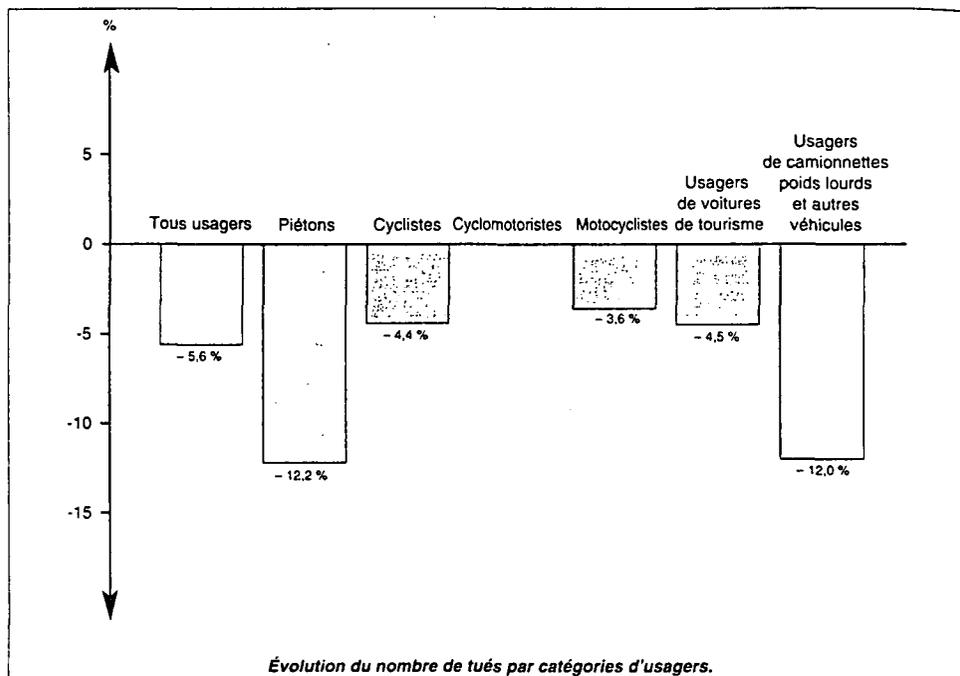
#### Blessés légers :

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

En 1992, alors que la circulation sur le réseau national a augmenté de 1,8 %, le bilan des victimes (tués + blessés) est de 207 187, soit en réduction de - 3,9 % sur 1991 (tableau n° 39).

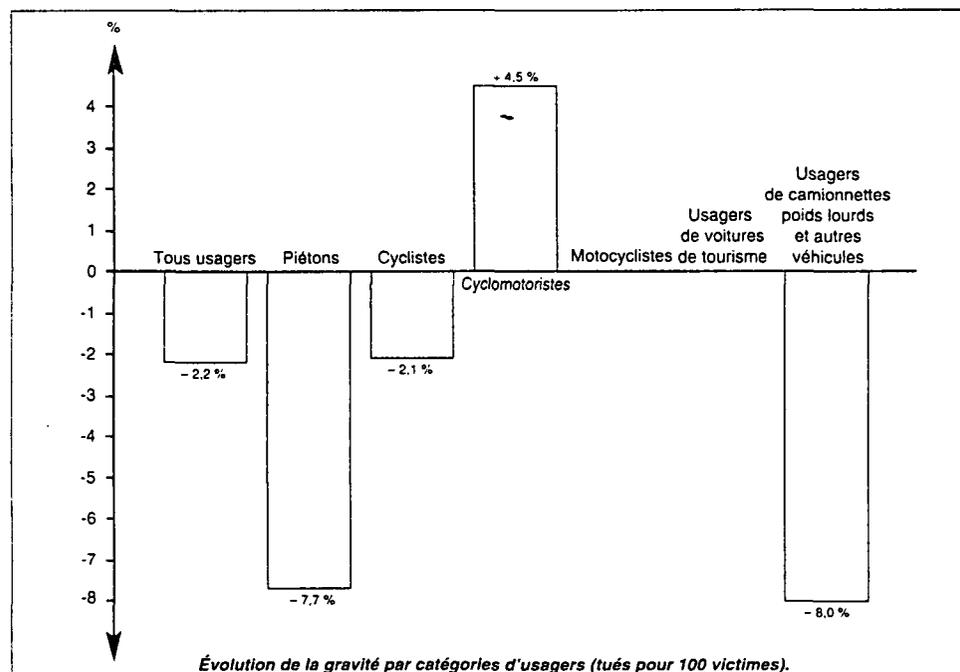
Bien que cette évolution soit deux fois moindre que celle enregistrée entre 1991 et 1990, (qui était de - 8,7 %), 1992 peut être considérée comme une bonne année pour la sécurité routière : on ne retrouve un même bilan qu'en 1960 alors que la circulation a, depuis, été multipliée par 4,4.

Le nombre de tués est en diminution pour l'ensemble des catégories d'usagers. Cette diminution est la plus sensible pour les usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules : - 12 %, mais deux fois moindre qu'en 1991 (- 22,8 %).



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

La gravité, exprimée en tués/100 victimes (tués + blessés) diminue pour les usagers de camionnettes, poids lourds, et autres véhicules de - 8 % (soit deux fois moins qu'en 1991 : - 16,7 %).



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

#### 4-7.1. Répartition des victimes par catégories d'usagers sur l'ensemble des réseaux en fonction de la gravité de l'accident

Le tableau n° 40 permet d'établir des comparaisons détaillées.

L'année 1980 est rappelée comme référence.

De 1991 à 1992, on note les évolutions suivantes :

- pour les usagers de *véhicules de tourisme* :
  - la diminution du nombre total de victimes se poursuit, mais en proportion deux fois moindre que l'année précédente :  
124 363 contre 129 160 en 1991 soit - 3,7 %  
(à comparer à - 8,7 % de 1991 sur 1990)
  - en valeur absolue le nombre de victimes dans chaque catégorie diminue :
 

tués	:	5 725	contre	5 992	en 1991 soit - 4,5 %
blessés graves	:	24 634	contre	25 827	en 1991 soit - 4,6 %
blessés légers	:	94 004	contre	97 341	en 1991 soit - 3,4 %

Cette évolution est comparable à celle constatée l'année précédente en ce qui concerne les tués, mais nettement ralentie en ce qui concerne les blessés graves et légers (respectivement - 10,35 % et - 8,5 %) ;

- en valeur relative, le nombre des tués augmente légèrement :  
63,02 % en 1992 contre 62,3 % en 1991  
et le nombre des blessés graves et des blessés légers se stabilise, au point de retrouver les valeurs de 1990 :
 

blessés graves	:	54,78 % en 1992	contre	54,81 % en 1991,	(54,79 % en 1990)
blessés légers	:	61,38 % en 1992	contre	61,28 % en 1991,	(61,38 % en 1990)
- pour les usagers de *véhicules utilitaires (non compris les tracteurs agricoles)* :
  - la diminution du nombre total des victimes se poursuit mais, comme pour les véhicules de tourisme, en proportion deux fois moindre que l'année précédente :  
7 639 contre 7 949 en 1991 soit - 3,9 %  
(à comparer aux 7,9 % de 1991 sur 1990)
  - en valeur absolue, le nombre de victimes dans chacune des catégories diminue :
 

tués	:	344	contre	371	en 1991 soit - 7,3 %
blessés graves	:	1 444	contre	1 597	en 1991 soit - 9,6 %
blessés légers	:	5 879	contre	6 001	en 1991 soit - 2,0 %

Ces diminutions sont inférieures à celles constatées l'année précédente (respectivement - 20 %, - 13,15 % et - 5,25 %)

- en valeur relative, le nombre des tués et des blessés graves diminue :

tués : 3,79 % contre 3,85 % en 1991

blessés graves : 3,20 % contre 3,38 % en 1991

mais celui des blessés légers augmente :

3,83 % contre 3,77 % en 1991

L'étude détaillée du bilan appelle trois remarques supplémentaires :

- 1- pour les transports en commun  
la diminution du nombre total des victimes se poursuit :  
1.155 contre 1 250 en 1991 soit - 7,6 %  
et tout particulièrement des tués : 6 au lieu de 29  
(dont 3 conducteurs au lieu de 9)
- 2- pour les véhicules de 3,5 t et plus et les tracteurs avec ou sans remorques (poids lourds)  
le nombre de tués parmi les usagers continue à diminuer :  
123 au lieu de 154 en 1991 (et 194 en 1990), notamment  
celui des conducteurs : 114 au lieu de 129 soit - 11,6 %  
le nombre de blessés, 2.089, diminue de 15,2 %
- 3- pour les camionnettes de 1,5 à 3,5 tonnes, l'évolution est différente :  
le nombre de tués est équivalent : 188 et 187 en 1991  
celui des blessés, 4.085, augmente, modérément pour les blessés graves (+ 2,8 %) plus nettement pour les blessés légers (+ 4,9 %)

L'évolution en valeur absolue, pour les usagers de chaque catégorie de véhicules en 1991 et 1992 est résumée dans le schéma suivant :

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

Seules les évolutions relatives aux usagers de camionnettes sont positives (en 1991, l'ensemble était négatif).

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

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

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Année 1992	53 235	6 671	28 362	51 426	79 788
Année 1991	55 064	6 960	29 993	52 899	82 892
Différence	- 1 829	- 289	- 1 631	- 1 473	- 3 104
%	- 3,3	- 4,2	- 5,4	- 2,8	- 3,7

Les diminutions des nombres d'accidents, des tués et des blessés sont à peu près homogènes.

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

La Police Nationale comprend :

- la préfecture de police,
- la Police des Airs et des Frontières (P.A.F.),
- la police urbaine,
- les C.R.S..

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

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Année 1992	90 127	2 412	16 603	101 713	118 316
Année 1991	93 826	2 657	17 126	105 950	123 076
Différence	- 3 699	- 245	- 523	- 4 237	- 4 760
%	- 3,9	- 9,2	- 3,1	- 4,0	- 3,9

Il est intéressant d'analyser le bilan des C.R.S. dont les zones d'action sont essentiellement les bretelles d'accès autoroutières et les autoroutes non concédées (1 500 km).

- *Bilan général :*

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES
Année 1992	3 606	261	473	4 817	5 290
Année 1991	3 235	200	444	4 274	4 718
Différence	+ 371	+ 61	+ 29	+ 543	+ 572
%	+ 11,4	+ 30,5	+ 6,5	+ 12,7	+ 12,1

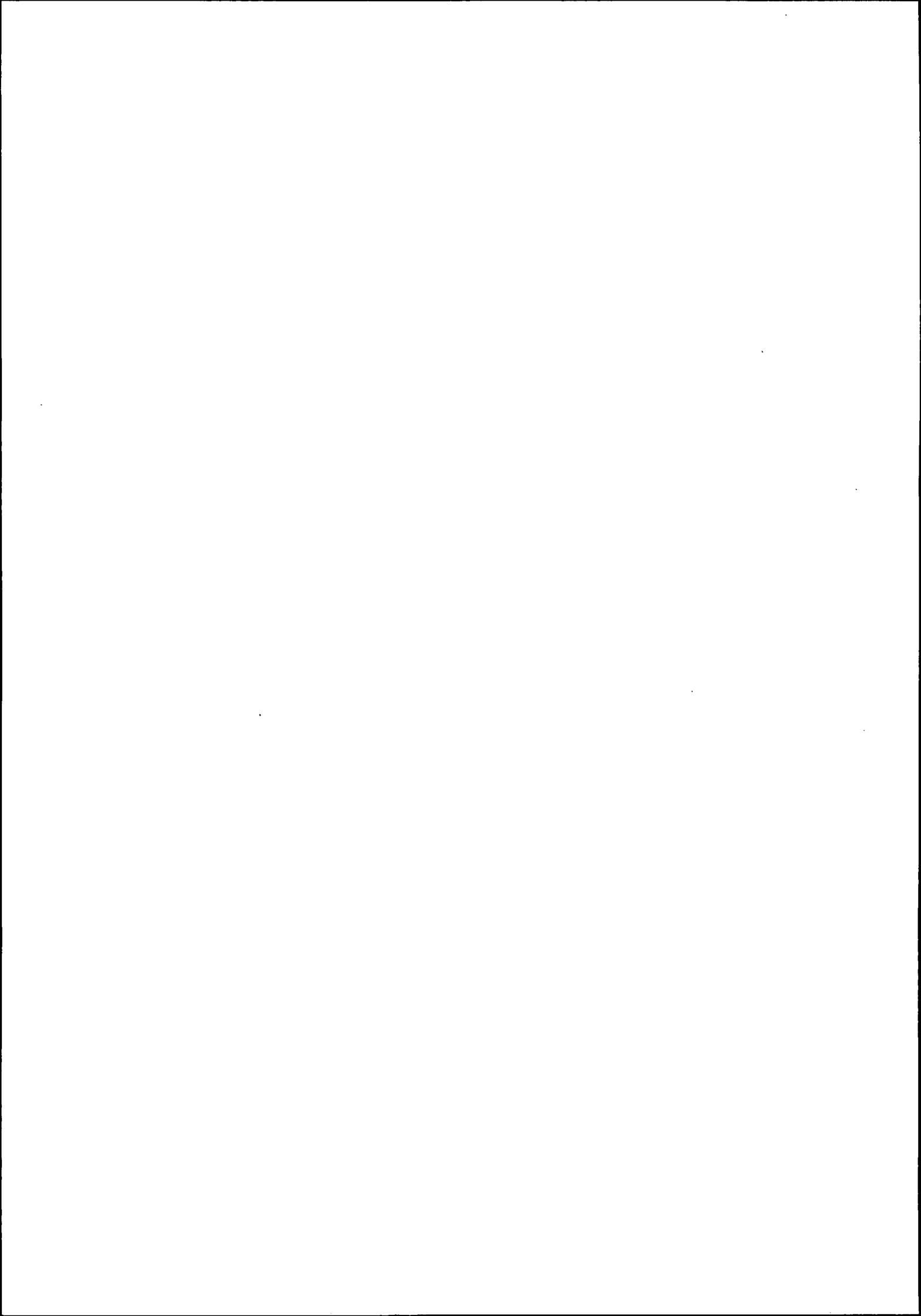
- *Accidents dans lesquels un poids lourd au moins est impliqué :*

- Le nombre d'accidents, comme le nombre de tués augmente (65 tués au lieu de 37).

- Le nombre des blessés suit une évolution inverse :

	NOMBRE D'ACCIDENTS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS
Année 1992	502	65	57	633
Année 1991	478	37	77	636
Année 1990	465	57	84	640
Année 1989	524	62	90	687

\* \*  
\*



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

*A l'exception des transports urbains, toutes les branches ont conclu des accords de salaires en 1992. la progression des rémunérations conventionnelles est comprise entre 3 et 4 % dans l'ensemble des secteurs.*

*Les rémunérations moyennes sont l'objet d'enquêtes. Il ressort notamment de l'enquête emploi de l'Insee pour 1992 que la progression des salaires dans les transports s'est beaucoup ralentie. Il faudra surveiller l'évolution des indicateurs de salaires de l'enquête EAE pour savoir si cette évolution est commune à tous les secteurs, ou si elle reflète une aggravation des disparités intersectorielles.*

\* \*  
\*

## **5-1. L'ACTIVITÉ CONVENTIONNELLE EN MATIÈRE DE RÉMUNÉRATIONS -**

### **5-1.1. Les remontées mécaniques**

Un accord a été conclu le 1er décembre 1992. Les recommandations patronales du 1/12/91 et du 1/6/92 ont été transformées en accords et deviennent donc impératives. L'évolution des prix jusqu'au 31/10/92 est prise en compte, et les salaires augmentent en 1992 en masse de 3,6 %.

Les coefficients 131 à 148 voient leurs rémunérations améliorées, mais en revanche le pouvoir d'achat des agents de maîtrise et des cadres subit un léger recul.

Le premier coefficient (125) passe au 1/7/92 au-dessus du SMIC, à 5.756,14 F.

### **5-1.2. Les transports routiers**

Comme par le passé, l'activité conventionnelle, s'est partagée entre d'une part la politique contractuelle visant à aménager ou à compléter des dispositions de la convention collective et d'autre part à suivre la gestion paritaire des institutions mises en place au sein de la profession soit au titre des régimes de retraite et de prévoyance (C.A.R.C.E.P.T.-Retraite, C.A.R.C.E.P.T.-Prévoyance I.P.R.I.A.C., Accidents du travail) soit au titre de la formation professionnelle (Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle, formation par alternance congé individuel de formation).

Négociées lors des deux réunions précédentes, le 6 mai et le 14 avril 1992, les augmentations des salaires minimaux, proposées au départ à 2,6 % pour l'année par l'U.F.T., ont été finalement arrêtées à 3 %, qui se décomposent comme suit :

- 1 % déjà prévu dans l'accord précédent à compter du 1/2/92 ;
- 1,2 % à compter du 1/7/92 ;
- 0,8 % à compter du 1/10/92.

Enfin, le salaire minimum à l'embauche est porté au 1/7/92 à 5.745 F (légèrement au-dessus du SMIC prévu, et les majorations ultérieures seront appliquées à ce salaire).

La négociation ouverte à la suite de la dénonciation par la délégation patronale de l'indexation des indemnités forfaitaires sur une indice abandonné, depuis, par l'I.N.S.E.E., n'a pu aboutir en 1992. Cette négociation comportait en outre des aménagements de dispositions diverses et des propositions d'augmentation supérieure pour les indemnités versées dans le cas d'emplois de conducteur de lignes régulières "voyageurs" et pour les indemnités versées dans la zone de camionnage autour de Paris.

Ce n'est qu'à défaut d'accord constaté en fin d'année que l'U.F.T. a refusé une recommandation patronale unilatérale préconisant une augmentation du barème de 2,8 % au 1er janvier 1993.

Les travaux paritaires ont conduit au cours de l'année à un certain consensus sur un classement simplifié des emplois de conducteurs "marchandises" en trois grands groupes différenciés par l'activité dominante de "conduite" ou de "livraison - enlèvement" ou "activités diversifiées exigeant une forte autonomie".

Il s'agit là d'un des volets d'un projet d'accord plus large comportant outre les nouvelles définitions d'emplois, la mise en place d'une grille de coefficients hiérarchiques tenant compte des qualifications professionnelles et en dernier lieu de la définition et des niveaux de la rémunération conventionnelle correspondante.

### **5-1.3. Transports urbains**

La discussion d'un projet de convention collective nouvelle a été engagée en 1992, proposant de revoir fondamentalement l'architecture conventionnelle du secteur, et touchant de ce fait aux conditions de classification des emplois, ainsi qu'aux conditions de déroulement de carrière et de travail. Ce projet a fait l'objet de plusieurs réunions difficiles, et les discussions n'ont pas permis la conclusion d'accords en matière salariale.

Deux recommandations patronales ont été émises, s'appliquant aux valeurs résultant des recommandations patronales de l'année antérieure, soit respectivement 16/10/91 et 11/2/92 :

- le 11/2/92, recommandation de revalorisation du salaire minimal professionnel de 1,5 % au 1er mars 1992, et de 1,4 % au 1er septembre 1992, et de revalorisation de la garantie de rémunération annuelle de 3,6 % pour les agents non titulaires (soit 71.218 F) et pour les agents titulaires (soit 75.420 F) ;

- le 16/2/93, recommandation de revalorisation du salaire minimal professionnel de 1,2 % au 1er mars 1993, et revalorisation de la garantie de rémunération minimale annuelle de 2,5 % pour les agents non titulaires (soit 72.998 F) et pour les agents titulaires (soit 77.305 F).

#### **5-1.4. Navigation intérieure**

Après un examen de la situation économique dans leur branche professionnelle, la totalité des organisations syndicales représentatives patronale et salariales et salariales ont abouti à la signature le 16 juin 1992 d'un accord paritaire et d'un avenant à la convention collective de la navigation intérieure, portant l'un et l'autre sur l'application de nouveaux barèmes de rémunérations annuelles garanties et concernant respectivement le personnel navigant et le personnel cadres-étam.

Pour l'année, la valeur du point d'indice est de 921,52 F.

Sur l'ensemble des fonctions, les rémunérations vont de 68.200 F annuels à 109.900 F pour la flotte poussée, et de 68.200 F à 76.900 F pour la flotte classique.

L'avenant à la convention collective Etam-Cadres de la navigation intérieure, en date du 16/6/92, a été transmis au Ministre du travail et de l'emploi, et fait actuellement l'objet d'une procédure d'extension.

#### **5-1.5. Transports aériens**

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

Les travaux de modification de la grille de classification des emplois, après une suspension de plusieurs mois, ont repris à l'automne 1992. 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 s'est poursuivie. Une nouvelle filière informatique et télécommunications a été élaborée en 1991.

##### **b- Convention collective nationale du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien et assimilées**

Un avenant conclu le 31 mars 1992 entre la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (F.N.A.M.) d'une part, le Syndicat National du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (S.N.P.N.A.C.), le Syndicat National des Pilotes de Ligne (S.N.P.L.), la C.F.D.T. et l'Union des Navigants de l'Aviation Civile (U.N.A.C.-C.G.C.) d'autre part, a modifié, en la simplifiant, la rédaction d'un article de la convention relatif à l'indemnisation du navigant en cas d'inaptitude temporaire.

Un avenant, conclu le 31 mars 1992 entre la F.N.A.M. d'une part, le S.N.P.N.A.C., le S.N.P.L., la C.F.D.T. et l'U.N.A.C.-C.G.C. d'autre part, a revalorisé les salaires de la convention de + 1,2 % au 1er juin 1992 et de + 1,4 % au 1er décembre 1992, les salaires de référence étant ceux fixés au 1er mars 1992.

Au 1er décembre 1992 :

1- Fixe mensuel Avion

Pilote Professionnel 1 <sup>è</sup> cl. :	10.895	F
Pilote Professionnel + IFR + EP (FPC) :	9.534	F
Pilote Professionnel + IFR :	7.626	F
Pilote Professionnel :	5.171	F

2- Fixe mensuel hélicoptères

Pilote de ligne :	12.251	F
Pilote de ligne + IFR :	9.534	F
Pilote de ligne :	7.492	F

3- Prime horaire de vol de base Avion  
de 205 F à 95 F selon le type d'appareil

Prime horaire de vol de base hélicoptères  
de 192 F à 130 F selon le type d'appareil

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

Chef pilote :	4.765	F
Chef pilote adjoint ou responsable des vols d'instruction :	3.404	F

Instructeur (primes non cumulables entre elles) :

Avion et hélicoptère

Instructeur Pilote Privé (ITT) :	475	F
ITT Testeur :	680	F
Instructeur Pilote Professionnel :	1.021	F
Instr. Qualification Vols aux Instruments (IQVI) :	1.362	F
Instr. Formation Pratique Complémentaire (IFPC) :	2.965	F
Instr. Pilote Professionnel 1 <sup>è</sup> classe (IPP1) :	3.537	F

**5-1.6. Manutention ferroviaire**

Un accord a été conclu le 1er octobre 1992 qui revalorise de 1 % les salaires et primes au 1/10/92. La prime de fin d'année sera revalorisée à hauteur de 100 % du salaire de base à compter de 1993.

**5-1.7. S.N.C.F.**

L'accord sur l'évolution des salaires et des retraites conclu le 2 juin 1992 avec 5 organisations syndicales (C.G.T.-F.O., C.F.T.C., F.M.C., C.F.E.-C.G.C. et F.G.A.A.C.) prévoit une majoration du salaire de base de 1 % au 1er février, 1 % au 1er juin et de 0,8 % au 1er octobre par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1991.

Il prévoit également les mesures suivantes :

a) Les pourcentages de majoration résidentielle des différentes zones seront réduits d'un demi-point le 1er décembre 1992, la part correspondante étant incorporée dans le traitement ;

b) le montant normal de gratification de vacances est relevé à 565 F, soit une augmentation de 100 F par rapport à 1991 ;

c) le taux de la gratification annuelle d'exploitation est porté à 7,5 %.

Il prévoit enfin une "clause de revoyure". Celle-ci n'a pas eu lieu d'être concrétisée.

### **5-1.8. R.A.T.P.**

Un accord salarial a été conclu le 15 juillet 1992 avec les organisations syndicales suivantes :

- syndicat "force ouvrière de la R.A.T.P." ;
- union syndicale force ouvrière des administratifs, techniciens, maîtrises, ingénieurs et cadres de la R.A.T.P. ;
- syndicat autonome du personnel machiniste de la R.A.T.P. ;
- union syndicale C.G.C.-R.A.T.P..

Il prévoit tout d'abord une augmentation de la valeur du point de 2,8 % selon le calendrier suivant :

- 1 % au 1er mai 1992,
- 0,7 % au 1er septembre 1992,
- 1,1 % au 1er octobre 1992.

Des mesures complémentaires ont été également prévues. Elles concernent notamment :

- le relèvement de la prime de gestion pour les agents dont le coefficient est inférieur à 494 (montant porté à 2.400 F) ;
- des mesures d'amélioration des déroulements de carrières et d'harmonisation des primes ;
- des mesures sociales telles que :
  - le remboursement de la carte de transport hebdomadaire porte de 50 à 70 %,
  - la revalorisation de l'Allocation Complémentaire de Déplacement (A.C.D.) de 13 à 14 F,

- l'indemnisation des frais de voyages des agents originaires des DOM-TOM à 85 % (au lieu de 80 %) et ce, tous les 4 ans au lieu de 5 pour ceux voyageant en famille,
- la poursuite du relèvement de basses retraites ;
- l'attribution d'un jour de TC aux agents totalisant moins de 5 jours d'absence au cours du 2ème semestre 1992.

L'ensemble des mesures complémentaires et mesures sociales a pris effet, en moyenne, au 1er juillet 1992.

Ces mesures ont eu pour effet une augmentation des salaires de 2,8 % en niveau et de 1,2 % en masse, les mesures catégorielles et diverses atteignant 0,26 % en masse.

Cet accord comporte enfin une "clause de revoyure". Celle-ci n'a pas eu lieu d'être concrétisée.

## **5-2. LES RÉMUNÉRATIONS MOYENNES JUSQU'EN 1992 -**

### **5-2.1. Evolution entre 1984 et 1990**

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

Ces rémunérations correspondent aux montants déclarés dans l'imprimé D.A.D.S. (Déclaration Annuelle de Données Sociales). Elles comprennent le montant dû, avant déduction de la cotisation sociale aux assurances sociales et, le cas échéant, de la contribution sociale aux assurances chômage, ainsi que les retenues pour la retraite.

Rémunération par salarié dans les différents sous-secteurs des transports (en milliers de francs courants)	1986	1987	1988	1989	1990
T.R.M. zone longue <i>Evolution en %</i>	89,6 + 1,5	94,7 5,7	97 + 2,4	98,6 + 1,6	104,9 + 6,4
T.R.M. zone courte <i>Evolution en %</i>	88 3,7	93,7 + 6,5	95,2 + 1,6	99,8 + 4,8	103,5 + 3,7
T.R.M. déménagement <i>Evolution en %</i>	85,5 + 4,7	88,7 + 3,7	93,9 + 5,9	98,2 + 4,6	103,9 + 5,8
T.R.M. location véhic. ind. <i>Evolution en %</i>	92,9 + 6,2	96,7 + 4,1	99,7 + 3,1	104,1 + 4,4	109,1 + 4,8
Transp. urbains de voyageurs <i>Evolution en %</i>	110 + 5,5	112,3 + 2,1	114,1 + 1,6	119,4 + 4,6	123,3 + 3,3
Transp. routiers de voyageurs <i>Evolution en %</i>	77,2 + 2,9	79,8 + 3,4	82,5 + 3,4	84,2 + 2,1	89 + 5,7
Aux. transp. ter. : collecte de frêt <i>Evolution en %</i>	100,1 + 5,8	102,8 + 2,7	109,6 + 6,6	112,5 + 2,6	120,9 + 7,8
Aux. transp. ter. manut. ter. et fluv. <i>Evolution en %</i>	87,1 + 5,3	89,8 + 3,1	89,9 + 0,1	92,1 + 2,4	100,9 + 9,6
Transports aériens <i>Evolution en %</i>	180,7 + 0,9	182,1 + 0,8	182,4 + 0,2	188,9 + 3,6	193,7 + 2,6
Auxiliaires transports aériens <i>Evolution en %</i>	123,3	127 3	128,9 + 1,5	139,2 + 8,0	142,4 + 2,3
Salaire moyen(*) <i>Evolution en %</i>					
- Ensemble transp. sauf S.N.C.F. - R.A.T.P.	+ 4,4	+ 2,6	+ 4,0	+ 3,6	+ 4,9
- Ensemble économie sauf agriculture	+ 4,5	+ 3,3	+ 3,4	+ 4,4	+ 5,1
Taux d'inflation(*) (décembre)	+ 2,1	+ 3,1	+ 3,1	+ 3,6	+ 3,4

(\*) Source I.N.S.E.E., ministère du travail.

La comparaison des données de 1990 et de celles de 1989 font apparaître une nette progression des rémunérations dans 3 sous-secteurs :

- transport routier de marchandises zone longue,
- transport routier de voyageurs,
- auxiliaires de transport terrestre.

## 5.2.2. Les rémunérations moyennes dans les transports en 1991

### a- Enquête "gains A.C.E.M.O." du ministère du travail

Cette enquête, menée depuis 1972 auprès d'établissements de 10 salariés et plus, mesure le **gain mensuel moyen** (primes mensuelles comprises) correspondant à l'activité normale d'un salarié.

Il s'agit des gains bruts avant déduction des cotisations salariales à la sécurité sociale. Ils comprennent tous les éléments de rémunération afférents au mois de référence, y compris les primes et les rémunérations par heures supplémentaires. Ils excluent tous les éléments constituant des remboursements de frais, les indemnités de licenciement de congés payés, les primes de précarité et les avantages en nature.

La S.N.C.F. et la R.A.T.P. sont exclues du champ de l'étude.

Cette enquête donne des résultats très globaux, mais qui permettent une comparaison avec les autres secteurs économiques.

	OUVRIERS		EMPLOYÉS		AGENTS DE MAÎTRISE TECHNICIENS		CADRES		ENSEMBLE DES SALARIES	
	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991	1990	1991
Gains moyens mensuels bruts T 31	8 094	8 438	7 950	8 638	10 998	11 594	19 261	20 187	9 455	10 036
<i>Evolution %</i>	+ 3,1		+ 3,1		+ 2,8		+ 3,7		+ 3,1	
<i>Evolution Ensemble Secteurs non agricoles</i>	+ 3,3		+ 3,0		+ 3,3		+ 2,8		+ 3,1	

- L'évolution des gains mensuels pour les ouvriers et les employés est conforme à l'évolution des salaires pour l'ensemble des salariés de l'activité. Elle est par contre plus faible pour les agents de maîtrise et les techniciens, et plus forte pour les cadres.

- La comparaison avec l'évolution des gains mensuels dans l'ensemble de l'économie met en évidence une évolution identique pour l'ensemble des salariés. Mais si l'on considère chacune des catégories professionnelles, on constate qu'elle a été supérieure pour les cadres et inférieure pour les agents de maîtrise, et, dans une moindre proportion, pour les ouvriers.

- L'enquête du ministère du travail permet également de situer le secteur Transport (sauf S.N.C.F. et R.A.T.P.) vis-à-vis du reste des activités, concernant la part des **primes non mensuelles** :

	Gains mensuels Octobre 1991	Gains mensuels théoriques	Décomposition du gain théorique		
			Part du gain mensuel	Part des primes	TOTAL
T. 31	10 036	10 861	92,4	7,6	100
Ensemble activités	10 422	11 328	92	8	100

La part des primes non mensuelles est légèrement inférieure dans les transports que dans l'ensemble de l'économie.

### 5-2.3. Résultats de l'enquête-emploi de l'I.N.S.E.E. pour 1992

D'après l'enquête Emploi de l'I.N.S.E.E., la croissance du salaire brut moyen des salariés du transport a ralenti en 1992 : sa hausse, qui était de 7 % en 1991, n'est plus que de 2,7 % en 1992.

Il se situe aux alentours de 8.400 F en moyenne avec des niveaux différents suivant les activités :

- plus faible en transport routier marchandise et autres transports terrestres ;
- supérieur à la moyenne en transport aérien ;
- proche de la moyenne en transport ferroviaire.

Pour les chauffeurs, le salaire moyen se situe à 6.780 F (contre 6.475 F pour l'ensemble des ouvriers).

### 5-2.4. La part des frais de déplacement dans les frais de personnel de conduite jusqu'en 1990

La part relative des frais de déplacement a augmenté de 2 points sur le total des frais de personnel de conduite entre 1986 et 1990, selon l'enquête D.T.T. conditions d'exploitation et prix de revient en zone longue.

En 1990 les frais de déplacement représentent 36 % des salaires versés aux conducteurs contre 32 % en 1986.

**RÉPARTITION DES FRAIS DU PERSONNEL DE CONDUITE  
ENTRE SALAIRES, CHARGES SOCIALES ET FRAIS DE ROUTE**

	1986	1987	1988	1989	1990
<i>Evolution annuelle en %</i>	5,8	6,4	1,4	1,4	3
<i>Répartition en %</i>	100	100	100	100	100
Salaire	54,4	53,6	53,7	54,1	53,8
Charges sociales	28	27,9	27,8	27,2	26,5
Frais de déplacement	17,6	18,5	18,5	18,7	19,7

Source : D.T.T. - "savoyardes" en zone longue - enquête sur les conditions d'exploitation et les prix de revient.

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

#### 5-3.1. Transports terrestres

Le tableau n° 31 (en annexe) fournit, pour l'année 1992 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

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1992 :

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

- 7,85 % pour la S.N.C.F. et la R.A.T.P.,

#### 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.

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. : 4,75 %
- R.A.T.P. : 3,29 %.

### **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 % avec effet du 1er janvier 1992 et de 1,8 % avec effet du 1er juillet 1992 ;

b- les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 3,5 % en 1992 par rapport à 1991.

### **5-3.1.3. Le régime institué par la loi du 22 juillet 1922**

Le régime, géré depuis sa création par la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (C.A.M.R.) a été confié à la Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse des Travailleurs Salariés (C.N.A.V.T.S.) par la loi du 31 décembre 1991 (article 31).

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.

Ce texte est entré en vigueur le 1er octobre 1992 (décret du 30 septembre 1992). Les modalités de paiement des pensions, actuellement versées selon un rythme trimestriel, seront fixées par arrêté.

Les pensions servies par le régime spécial, en 1992, ont suivi l'évolution de 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 (pour les pensions déjà liquidées, comme pour les pensions à liquider dans l'année) :

- 1,01 à compter du 1er janvier 1992 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date ;
- 1,018 à compter du 1er juillet 1992 pour les pensions dont l'entrée en jouissance est antérieure à cette date.

Ce procédé dérogeait à la réglementation en vigueur qui prévoyait une revalorisation assise sur l'évolution des salaires de la profession (arrêté du 22 décembre 1983).

Il convient de souligner que depuis le transfert de la gestion du régime, l'alignement sur les taux appliqués aux pensions du régime général est automatique.

#### **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 1992 se sont élevées à .....

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

<b>Date de revalorisation</b>	<b>Montant de la revalorisation</b>	<b>Indice 100 au 01.01.1983</b>
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
1er janvier 1992	2,00 %	161,36
1er juillet 1992	2,00 %	164,58
1er janvier 1993	1,32 %	166,75

**a- Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1991)**

Au 31 décembre 1991 l'I.P.R.I.A.C. comptait 27.342 entreprises adhérentes, dont 22.087 avec cotisants.

Le nombre total de cotisants était de 236.300.

La répartition était la suivante :

	ENTREPRISES	CONDUCTEURS
Transports de marchandises	18 210	157 266
Transports de voyageurs	2 175	56 903
Dont : • urbains	234	19 082
• voyageurs	1 941	37 821
Activités du déchet	220	4 296
Bétail et viande	138	920
Autres	1 344	16 915
<b>TOTAL</b>	<b>22 087</b>	<b>236 300</b>

Les cotisations encaissées en 1991 se sont montées à 61.327.000 F.

### **5-3.2. Transport aérien**

#### **5-3.2.1. La Caisse de Retraite du personnel au sol de la compagnie nationale AIR FRANCE (C.R.A.F.)**

La dégradation constante du rapport démographique de la C.R.A.F. et par voie de conséquence de sa situation financière ont amené la compagnie nationale à prendre des mesures pour intégrer le régime de retraite de la compagnie aux associations de régimes complémentaires (A.R.R.C.O. et A.G.I.R.C.). Les deux caisses qui ont accepté les personnels au sol, après négociation, sont l'Union de Prévoyance des Salariés (U.P.S.) et l'Union de Prévoyance des Cadres (U.P.C.).

Cette interprétation a pris effet au 1er janvier 1993. Compte tenu du fait qu'une différence subsistait entre les avantages vieillesse servis par la C.R.A.F. et ceux servis par les deux caisses complémentaires, à l'avantage de la première. La compagnie nationale s'est engagée à maintenir le niveau des pensions des agents déjà retraités et à créer un système de raccordement dégressif pour les personnels en fonction.

NB : Les anciens agents de l'U.T.A. dépendaient déjà d'un régime de retraite complémentaire affilié à l'A.R.R.C.O. et à l'A.G.I.R.C..

**5-3.2.2. La Caisse de Retraite du Personnel Navigant Professionnel de l'Aéronautique Civile (C.R.P.N.A.C.)**

Elle reçoit l'affiliation des salariés navigants professionnels de l'aéronautique civile, et qui exercent la profession de manière habituelle et principale. Elles dispense à la fois à ses adhérents un régime de retraite complémentaire et un régime de prévoyance.

Les partenaires sociaux examinent depuis quelques mois un projet de modification du régime, élaboré par un groupe d'experts de la Caisse, qui vise à assurer sa pérennité dans la perspective d'une évolution à la baisse des effectifs salariés.

\* \*  
\*