

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

	NOMBRE
. Attestations de capacité	33
. BP Transport	7
. Perfectionnement conducteurs routiers	34
. C.F.P. Conducteurs routiers	118
. C.F.P. Déménageurs professionnels	44
. C.F.P. Mécaniciens réparateurs V.I.	3
. Certificat de Capacité d'Ambulancier	99
. Divers perfectionnements déménagement	19
. Bac professionnel transport	3
. E.S.T.	0
. D.U.T. transport logistique	7
. Responsable d'exploitation et de gestion dans les transports	7
. Responsable agence transport	0
. Agent d'exploitation (du transport)	25
. Employé administratif transport	0
. Techniciens supérieurs exploitation logistique	9
. Adjoint de direction entreprise transport	0
. Divers*	58
TOTAL	466

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

Ces formations représentent la moitié du nombre total de formations prises en charge par le FONGECIF.

La demande de stages "perfectionnement de conducteur routier" est en très forte augmentation (45 %) par rapport à l'année précédente ; toujours nombreux également sont les stagiaires qui ont suivi une formation débouchant sur le certificat de capacité d'ambulancier. Une présence obligatoire dans les ambulances d'un titulaire de ce certificat et l'attrance des jeunes pour la filière expliquent cet état de fait.

Le nombre de dossiers pris en charge selon les niveaux de formation est le suivant pour 1993 :

- Niveau V	: 659	dossiers
- Niveau IV	: 140	dossiers
- Niveau III	: 83	dossiers
- Niveau II et I	: 40	dossiers

TOTAL 922 dossiers

Le montant des engagements du FONGECIF pour 1993 est de :
97.819.595 F

Il est ventilé comme suit :

- Rémunérations et charges sociales :	61.768.849 F (63,1 %)
- Frais pédagogiques :	31.218.307 F
- Forfaits divers (Transport + hébergement) :	4.832.419 F

Une enquête qualitative, réalisée par le FONGECIF-Transports auprès de 680 salariés pris en charge par cet organisme et dont les formations s'étaient terminées entre le 1er juillet 1992 et le 30 juin 1993, a donné les résultats suivants sur 400 réponses :

- 91 % des intéressés sont satisfaits de leur formation,
- 87 % ont obtenu la qualification ou le diplôme souhaité,
- près de 85 % sont restés dans leur entreprise d'origine,
- 91 % sont restés dans la branche professionnelle du transport

Autre élément intéressant :

De ceux qui avaient choisi une formation spécifiquement Transport (250 réponses) 44 % ont connu une évolution du poste de travail et 30 % une augmentation de rémunération. Dans les deux autres types de formation (interprofessionnelle : 92 réponses et reconversion : 58 réponses) le poste de travail a évolué dans une moindre mesure et la rémunération n'a augmenté que pour 11 % des salariés seulement.

Engagement de développement de la formation continue (EDDF)

L'accord cadre portant engagement de développement de la formation continue dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport, signé le 19 septembre 1991 par les Ministres chargés du travail et des transports d'une part, et la profession d'autre part est mis en oeuvre de manière déconcentrée à l'échelon régional.

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 a laissé apparaître une sous-utilisation des fonds de l'EDDF (60 dossiers retenus pour un montant de 4,6 MF). Le dispositif qui aurait dû être plus opérationnel en 1993, puisque les crédits demandés par les Préfets étaient d'un montant supérieur (17 MF), n'a pas donné les résultats escomptés. Fin 1993, seulement 7,2 MF étaient consommés au bénéfice de 70 entreprises. Les prévisions 1994 ne sont pas non plus très encourageantes. Il semble, qu'à l'exception de régions très motivées comme la région Rhône-Alpes, le bilan soit assez limité.

Les Commissionnaires en douane : licenciements et reconversions

La disparition des barrières douanières intracommunautaires depuis le 1er janvier 1993 a entraîné brutalement la cessation de toute activité dans de nombreuses entreprises de commissionnaires en douane (83) et dans un certain nombre d'agences ou filiales. Au total 365 bureaux ont fermé leur porte.

La suppression d'un poste de commissionnaire en douane a entraîné en moyenne celle de deux postes administratifs - secrétaire, comptable ou autre -.

Les trois Régions les plus touchées sont le Nord-Pas de Calais, l'île-de-

France et Rhône-Alpes, qui à elles seules regroupent la moitié des personnes concernées.

Les salariés licenciés (5.828) ont bénéficié d'un congé de conversion de deux ans et ont été pris en charge par des cellules de reclassement réparties dans les régions. Beaucoup ont déjà suivi des formations et sont reclassés (taux de reclassement au 4 mai 1994 : 30%), d'autres sont encore en formation à cette même date (43%), d'autres sont en simple initiation à la "technique de recherche d'emploi" (comment formuler un CV, apprendre à lire les annonces, rédiger une lettre de candidature spontanée, etc...), enfin un certain nombre d'entre eux n'a pas encore pris de décision.

Les formations longues, entre 50 et 200 heures d'une part, plus de 200 heures d'autre part, se partagent à peu près par moitié le nombre de stagiaires (5,8% seulement ayant des formations de 50 heures ou moins).

Types de formation

Toutes les formations dispensées sont qualifiantes.

Les formations les plus demandées, environ dans la moitié des cas, sont l'informatique/bureautique, et l'apprentissage ou le perfectionnement de la langue anglaise, utile en secrétariat. Viennent ensuite l'administration des ventes, la formation à l'export, à la comptabilité, à l'exploitation logistique, au permis de conduire poids lourd et super lourd, associée à celle de cariste et la formation à la création d'entreprise.

Il existe également quelques formations sortant de la branche (secrétaire médical, formation au commerce, etc...). Elles représentent 20 % des stagiaires.

3-1.4. La formation professionnelle continue dans les Petites et Moyennes Entreprises de Transport de marchandises (P.M.E.T.) de moins de 50 salariés -

a- Une étude sur les leviers de la formation professionnelle dans les petites entreprises de transport

Une étude restreinte a été menée conjointement par le C.N.T. et l'O.E.S.T. sur le thème des leviers de la formation continue des conducteurs, dans les petites entreprises de transport de moins de 50 salariés. Une dizaine d'entreprises bien engagées dans la formation de leurs conducteurs ont été enquêtées. Ces entreprises présentent des caractéristiques remarquables : leurs activités sont surtout régionales, et elles occupent un personnel stable. Elles se préoccupent de former leurs personnels soit pour faciliter la mise en oeuvre de leurs projets de développement, soit parce qu'elles ont choisi de se mobiliser sur un thème particulier (en l'occurrence une action d'amélioration des conditions de travail proposée dans la Région Midi Pyrénées par la Caisse Régionale d'Assurance Maladie (C.R.A.M.) et le conseiller emploi formation de l'A.F.T.). Dans tous les cas, on remarque l'importance d'un soutien étroit de la part des organismes de formation. Le public des P.M.E.T. a très peu sollicité des subventions d'Engagement De Développement de la Formation (E.D.D.F.), dispositif sans doute peu adapté à leur spécificité et à leur vulnérabilité économique.

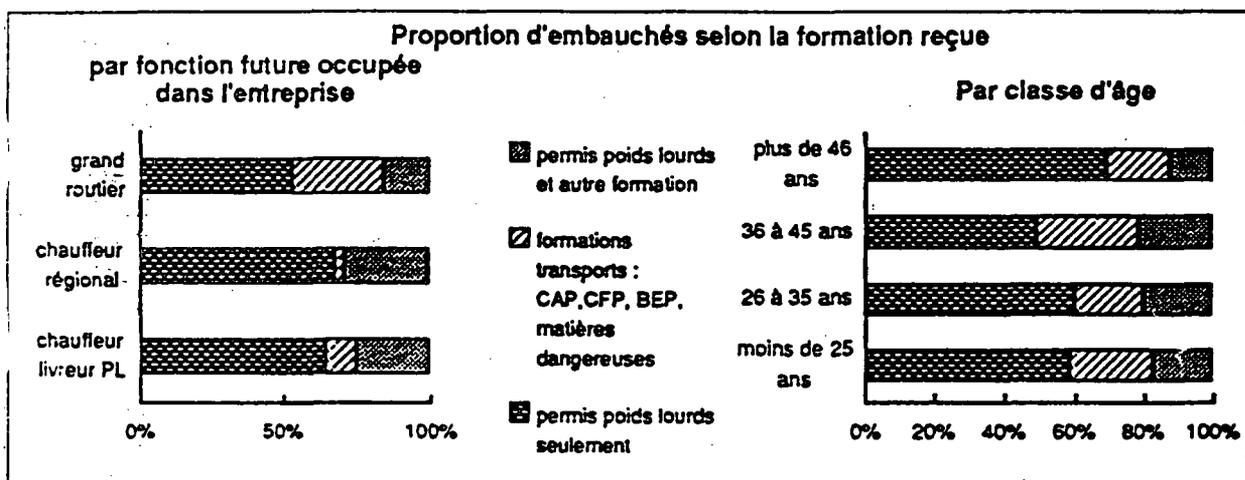
A l'issue de cette étude, il est suggéré de travailler à la formation des chefs d'entreprise des P.M.E.T., afin d'améliorer leurs compétences de gestionnaires et les aider à bâtir une politique sociale positive. Une bonne gestion des ressources humaines, un recrutement précis, sont des préalables indispensables à un investissement dans la formation professionnelle. Enfin, des dispositifs d'incitation à la formation, moins généraux et mieux ciblés sur les P.M.E.T., sont souhaitables.

A l'issue de cette étude et du débat qui lui a été consacré, il est suggéré de travailler dans les directions suivantes :

- contribuer à l'amélioration de la gestion du personnel dans les petites entreprises, de sorte que le personnel s'y stabilise, et que l'investissement formation devienne envisageable pour le responsable de l'entreprise ;
- accompagner le chef d'entreprise dans l'ensemble de la démarche formation, de la définition du projet de formation adapté à ses besoins jusqu'à sa réalisation, pour l'aider à surmonter les obstacles qui se présentent ;
- cibler les formations soit autour d'objectifs mobilisateurs -et la sécurité routière en est un par excellence- soit autour de thèmes adaptés aux spécificités professionnelles des différents secteurs des transports, dans le cadre de la décentralisation régionale lancée par la loi quinquennale ;
- mutualiser les moyens de la formation pour les petites entreprises, au delà du seuil actuel de 10 salariés, en prenant toutes dispositions d'organisation adaptées, de sorte que le recours à la formation soit moins limité par la hauteur des contributions individuelles.

b- La formation professionnelle à l'embauche, telle qu'elle ressort d'une enquête Têlêroute/O.E.S.T./C.N.T.

En collaboration avec le serveur télématique LAMY TELEROUTE, un sondage a été effectué sur une période de trois mois (du 20 mai au 30 août 1993) sur les conditions d'embauche du dernier conducteur entré dans l'entreprise interrogée (cf. Notes de synthèse O.E.S.T. de novembre 1993) : un échantillon de 175 réponses a été exploité. Il ressort de l'enquête que la moitié des conducteurs embauchés, l'ont été sans justifier d'une formation professionnelle initiale "Transports". La moitié des conducteurs grands routiers et une proportion encore plus grande (60 à 70 %) de chauffeurs régionaux et de livreurs n'ont que leur permis de conduire.



c- Les résultats de la Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle (C.N.P.E.) (cf. tableau n° 18 - 18 bis)

La C.N.P.E. estime à 55.820 le nombre de personnes (jeunes + adultes, formation initiale et continue) formées en 1993, en diminution sur 1992.

La Commission a constaté une nette progression des formations de type D.U.T. et B.T.S..

Dans la famille "Conduite de véhicules" le volume des formations reste stable pour ce qui concerne les C.A.P., B.E.P. et C.F.P.. Le ralentissement constaté ne touche que les formations "Matières dangereuses" qui ont été rendues obligatoires pour le transport de colis en 1991 et ont donc connu un pic cette année là : la validation quadriennale en 1995 fera remonter le nombre de ces formations.

Dans les familles "Ventes-achats" et "Techniques d'exploitation" les formations restent stables, excepté pour le perfectionnement professionnel.

Enfin, dans les familles "Maintenance" la progression est nette quel que soit le type de formation.

3-1.5. Participation financière des entreprises à la formation professionnelle continue -

D'après les résultats de l'exploitation des déclarations fiscales des employeurs réalisée par le CEREQ pour l'année 1991 le taux de participation financière des entreprises dans le secteur des transports routiers urbains et par conduite a été de 2,74 % de la masse salariale. (Les transports urbains tirent vers le haut le pourcentage du secteur). Selon les mêmes sources, la participation financière des entreprises de l'ensemble des secteurs de l'économie a été en 1991 de 3,2 % et en 1992 de 3,3 %.

Depuis le 1er janvier 1992, les entreprises de moins de 10 salariés sont tenues de consacrer 0,15 % des salaires payés pendant l'année en cours au financement de la formation professionnelle. Les fonds sont obligatoirement versés à un organisme collecteur agréé (AFT et PROMOTRANS pour les transports) et sont mutualisés. L'entreprise ne peut les utiliser directement. Dans le secteur des transports, 22.000 entreprises ont versé cette contribution, qui s'est élevée à 660 francs en moyenne par entreprise, et ont pu ainsi accéder à des actions de formation.

En ce qui concerne les formations financées par l'A.F.T. au bénéfice des entreprises de moins de dix salariés, 563 formations ont déjà pu être financées et réalisées en 1993 alors que le nouveau système n'est entré véritablement en activité qu'à partir de septembre-octobre 1993 (1.300 depuis le 1er janvier 1994). Ces 563 formations se décomposent en 68 % de formations spécifiques transport et 32 % de formation de type interprofessionnel (informatique, comptabilité, etc...). Elles ont été délivrées à hauteur de 29 % à des cadres ou dirigeants, et à hauteur de 71 % à des conducteurs, ouvriers ou employés.

Pour ces opérations financées par l'organisme collecteur agréé, l'opérateur

de formation a été l'A.F.T. (60 % des formations), Promotrans (2 % des formations) ou d'autres organismes (38 %).

On note, en formation initiale, une certaine désaffection pour les B.E.P. et C.A.P. au profit du baccalauréat professionnel et des formations à bac + 2 (D.U.T., B.T.S.). Or sur le marché de l'emploi il existe une forte demande de personnels qualifiés notamment de conducteurs routiers : les efforts de formation complémentaire déjà entrepris tant en formation initiale qu'en formation continue doivent être généralisés pour cette catégorie de salariés.

Il est important également pour l'entreprise que le personnel sédentaire ait des compétences adaptées au poste de travail occupé. En logistique, en particulier, les métiers du terrain évoluent et la formation de ces personnels demanderait souvent à être améliorée.

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

3.2.1. Caractéristiques de l'exercice 1993 -

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 particulier en faveur des 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.),

- *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 (évolution des modes d'organisation de l'entreprise).

3.2.2. Le dispositif en faveur des Jeunes -

1- Les contrats de formation par alternance

934 contrats d'adaptation ont été conclus en 1993, ainsi que 2 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 1993 est peu différent de celui de 1992, respectivement 112 et 145.

3- La formation des attachés

La S.N.C.F. a recruté sur titre en 1993, 294 attachés qui se répartissent selon leur niveau de formation dans les catégories suivantes :

- attachés opérateurs (bac) :	66
- attachés techniciens supérieurs (bac + 2) :	126
- attachés cadres (bac + 4) :	97
- attachés 6b (bac + expérience professionnelle) :	5

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 de 2,40 MF pour 1993. Cette somme représente **8,4 % de la masse salariale**.

Le total des rémunérations versées par l'entreprise aux stagiaires en formation s'élève à 1,560 MMF (64 % 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
1993	6 930 180	1 849 834	581 466	9 361 480

* 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	225 862	3 802 769	2 087 312	4 866 629
1992	254 911	2 999 968	1 497 196	5 480 456
1993	298 285	2 544 635	1 097 438	5 421 122

Les deux tableaux ci-dessus reflètent la baisse de la durée globale des stages notamment pour les agents d'exécution. Ce sont les actions d'adaptation (surtout d'adaptation au 1er emploi, directement liées au nombre de recrutements) et les actions de promotion qui ont le plus diminué. Le nombre d'actions de perfectionnement est resté stable ; les actions de prévention ont augmenté, en relation avec le souci croissant de l'entreprise d'accompagner les évolutions techniques ou d'organisation.

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
1993 (%)	75 558 20	31 683 3,5	107 241 15,3	29 199 19,3	11 425 16,5	147 865 16,2

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.

Congés individuels de formation

Catégories	Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé individuel de formation			
	1990	1991	1992	1993
Cadres	36	48	47	79
Agents de maîtrise	212	289	248	318
Agents d'exécution	740	901	872	999
TOTAL	988	1 238	1 167	1 396

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

En outre, 1.138 congés de formation économique, sociale et syndicale ont été accordés au cours de ce même exercice.

Pour les entreprises raccordées au réseau ferroviaire de la S.N.C.F., le législateur a prévu une obligation de formation du personnel travaillant sur les embranchements particuliers. Ces formations concernent plusieurs milliers de personnes. La S.N.C.F. est désignée pour assurer la formation des formateurs. Pour le personnel lui-même, interviennent un certain nombre d'autres organismes de formation.

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

3-3.1. Caractéristiques de l'année 1993 -

L'effort de formation de la R.A.T.P. a été guidé, en 1993, par l'avenant 1993-1994 aux orientations triennales de la formation. Cet avenant, mis au point lors de réunions intersyndicales et soumis au Comité Central d'Entreprise, présente une double préoccupation :

- inscrire l'accord collectif de décembre 1991 comme une référence centrale de la politique de formation de l'entreprise ;
- permettre l'adéquation entre les plans de formation et les contrats d'objectifs couvrant la période 1992-1994.

En 1993, les actions de formation ont répondu à trois grands objectifs :

- 1- Accroître les compétences liées aux métiers de l'entreprise et à leur évolution, avec trois soucis principaux :
- améliorer la qualité du service offert aux voyageurs ;
 - accroître le professionnalisme des agents, afin de permettre la mise en oeuvre des technologies et des organisations nouvelles ;
 - permettre à chacun de situer son activité et sa contribution au sein de l'entreprise, notamment par la création d'un stage C.O.M.E.T.E. "Connaissance et Ouverture sur le Monde, l'Entreprise, le Transport et l'Environnement".

2- Renforcer les compétences managériales de l'encadrement dans l'entreprise décentralisée, en particulier grâce à l'élaboration d'un schéma directeur des formations de l'encadrement.

- 3- Développer les compétences liées à l'accompagnement des projets de changement, parmi lesquels on peut citer :
- au METRO, la poursuite de la mise en place du Nouveau Service en Station ;
 - au RER, la mise en oeuvre de nouvelles modalités d'exploitation des gares ;
 - l'amélioration de la desserte du secteur Nord de la Seine-Saint-Denis ;
 - le rapprochement des activités d'exploitation et de maintenance ;
 - la décentralisation de la fonction comptable.

Enfin, l'amélioration du management de la formation s'est poursuivie.

On peut noter à cet égard que :

- le plan de formation 1993 a été le premier plan à être élaboré de façon décentralisée, au niveau des unités ;
- une démarche plus individualisée d'analyse des besoins de formation a été conduite, au moyen d'entretiens individuels et de l'utilisation du passeport formation mis au point en 1992 ;
- la professionnalisation du réseau des Responsables Formation s'est poursuivie.

En ce qui concerne l'aide à la promotion sociale, il convient de noter que, dans le cadre de l'application de l'accord collectif, 561 agents engagés dans la préparation d'un concours ont pu bénéficier, en 1993, de la préparation d'un module sur le temps de l'entreprise, en application du principe de "l'investissement partagé".

3-3.2. Formation des Jeunes -

90 élèves sont sortis de l'Ecole Technique de la R.A.T.P. en décembre 1993 (une formation complémentaire de préadaptation à l'emploi, post B.E.P., leur a été dispensée pendant le dernier trimestre 1993).

Ils sont sortis à la fois avec un B.E.P. et un C.A.P. :

- 12 dans la spécialité maintenance,
- 8 dans la spécialité électrotechnique.

Par ailleurs, 6 élèves de la promotion 1991-1993, reçus aux C.A.P. et B.E.P., préparent à l'Ecole Technique, sous contrat de qualification, un baccalauréat professionnel, dans la spécialité maintenance :

3 élèves de la même promotion, reçus aux C.A.P.-B.E.P., préparent un bac professionnel dans la spécialité E.I.E. (Equipements et Installations Electriques) à l'extérieur de l'Ecole Technique, mais également sous contrat de qualification.

3-3.3. Formation professionnelle continue -

Montants consacrés à la formation continue

La R.A.T.P. a consacré 449.240.458 F à la formation continue.

Les rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise représentent 48,4 % du total (217.471.185 F).

La part de la masse salariale consacrée à la formation continue a été de 6,9 % en 1993 (6,8 % en 1992).

Nombre d'heures de stage par catégories d'emplois

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
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
1993	103 464	442 779	1 060 260	121 324	1 727 827

Plan de formation : nombre de stagiaires(1)

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1991	3 126	7 717	25 179	2 430	38 452
1992	3 563	8 899	24 958	2 680	40 100
1993	1 751	5 338	18 221	945	26 255

En 1993 comme en 1992 et en 1991, l'effort a porté sur la formation du personnel d'exécution qualifié. Cette constatation vaut également pour les congés individuels de formation (C.I.F.).

(1) Jusqu'en 1992, cet indicateur donnait le nombre de stages ; depuis 1993, il donne le nombre de stagiaires.

et répartition des stagiaires par type de stage

	Prévention	Adaptation	Promotion	Entretien et perfectionnement	TOTAL
1991	0,5 %	27 %	7 %	65,5 %	100 %
1992	0,8 %	17,2 %	7 %	75 %	100 %
1993	0,5 %	15 %	5 %	79,5 %	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
1993	5	73	222	7	307

3-4. TRANSPORTS URBAINS -

La Commission Paritaire des Transports Urbains du 27 mars 1994 a marqué la reprise du dialogue avec les partenaires sociaux sur le thème de la rénovation de la Convention collective, après une interruption d'un peu moins d'un an.

Le thème de la classification/formation vient en deuxième place dans les priorités après celui du salaire minimum conventionnel.

La signature de l'engagement de développement de la formation professionnelle dépend des résultats des négociations qui seront menées.

3-5. FORMATION DANS LA NAVIGATION FLUVIALE -

3-5.1. Formation des Jeunes et apprentissage (Centre Professionnel des apprentis du Tremblay-sur-Mauldre principalement)

Les effectifs en formation en 1993 sont en diminution de 23,2 % par rapport à l'année précédente. La tendance se poursuit depuis 2 ans. Ces résultats traduisent vraisemblablement l'inquiétude des jeunes face aux difficultés rencontrées par ce mode de transport.

	1992	1993
C.P.A.* (Classe Préparatoire à l'Apprentissage)	6	7
1ère année	30	14
2ème année	20	22
TOTAL	56	43

* Jeunes de 15 à 16 ans.

Examens et diplômes	Présentés	Reçus
Résultats du CAP session Juin 1993	19	11
Stages A.D.N.R. (formation au transport des matières dangereuses)	11	8
Examen du Certificat Général de Capacité (C.G.C.)	14	9
Examen du Certificat Restreint de Radiotéléphoniste	16	15
Attestation d'initiation à l'utilisation du radar	19	8

Le taux de réussite à ces épreuves est en hausse par rapport à 1992 sauf pour l'attestation d'initiation à l'utilisation du radar où il ne cesse de diminuer. Quant aux stages A.D.N.R., ils n'avaient pu être organisés l'année dernière.

3.5.2. Formation des adultes -

Perfectionnement des artisans bateliers

Stages dits de "40 heures" :

La progression sensible de fréquentation enregistrée en 1992 ne s'est pas confirmée en 1993, néanmoins le taux de fréquentation reste toujours soutenu du fait que ces stages conditionnent le bénéfice à certaines aides publiques.

	au 31/12/92	au 31/12/93
Inscrits depuis l'origine 1978	1 555	1 602
Titulaires de l'attestation	1 108	1 142
En cours de formation	215	222
Inscrits non encore venus	232	238
Nouveaux inscrits de l'année	66	47
Ont obtenu une attestation	43	34

Attestation de Capacité Professionnelle

Dans le cadre du décret du 5 juin 1992 relatif à l'accès à la profession de transporteur de marchandises par bateau de navigation intérieure, un programme de formation professionnelle des artisans-bateliers a été mis en place à la fin de l'année 1993 en vue de la préparation à l'examen pour l'attestation de capacité professionnelle.

Sur les 11 participants (dont 10 candidats artisans-bateliers et 1 candidat venant de l'armement) présentés à l'examen de décembre 93, seul un d'entre eux a obtenu l'attestation pour les transports nationaux et internationaux, un autre n'a obtenu que l'attestation pour les transports nationaux.

Formation continue des salariés

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

➔ *Sécurité*

- **58** 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).

- **10** stagiaires ont participé à des stages ADNR pour le transport de matières dangereuses en application de la réglementation internationale.

➔ *Autres domaines*

- **72** stagiaires ont suivi une formation de prévention des chutes à l'eau et actions à tenir en pareil cas.

- **47** 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.

- **11** stagiaires ont assisté à une préparation à l'examen du certificat général de capacité.

- **8** stagiaires salariés de l'armement ont suivi une préparation à l'examen pour l'attestation de capacité professionnelle de transporteur public de marchandises par bateau de navigation intérieure sur les 8 participants, 6 ont obtenu l'attestation pour les transports nationaux et internationaux, un autre a obtenu l'attestation pour les transports nationaux.

Hormis les stages de formation au transport de matières dangereuses, qui sont obligatoires et conditionnés par la réglementation, les stages de formation continue se sont beaucoup diversifiés depuis deux ou trois ans et sont suivis par un public de plus en plus nombreux.

3-6. TRANSPORTS AÉRIENS -

En raison de la conjoncture, le pourcentage de la masse salariale globale que les compagnies aériennes consacrent à la formation décroît le plus souvent sensiblement.

	en %	
	1992	1993
AIR FRANCE	16,4	13,68
AIR INTER	17	13
TAT	13,12	10,33
BRITAIR	21,7	21,98

La baisse du volume de formation est due à deux causes principales :

- les sous-effectifs, qui ne permettent pas aux différents services de détacher les personnels pour les envoyer en formation,
- la réduction des moyens financiers qui porte en premier sur la formation.

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'École 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 Service de la Formation Aéronautique 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 et cherchent également à promouvoir auprès des Etats étrangers la formation aéronautique française.

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),
- 225 instructeurs en vol et au sol,
- 35 planeurs qui réalisent 13.000 heures de vol,
- 26 entraîneurs au vol et simulateurs,

- 220 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 1993, les résultats de la formation d'Etat sont les suivants.

Plus de 1.350 stages ayant donné lieu à une présentation à une épreuve ont été réalisés en 1993 :

- 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

	1989/90	1990/91	1991/92	1992/93
TOTAL PRÉSENTÉS	914	1 639	1 128	1 391
Conducteurs	907	999	549	685
Agents d'exploitation	7	640	579	706
TOTAL REÇUS	665	1 268	893	1 118
Conducteurs	659	799	426	560
Agents d'exploitation	6	469	467	558

Total attestations délivrées depuis l'origine : 14.299

Agent d'exploitation	1 525	(création en 1989)
Téléski	7 434	(création en 1970)
Télésiège	3 750	(création en 1972)
Télécabine	828	(création en 1976)
Téléphérique	36	(création en 1973)
Engins de damage	726	(création en 1986)

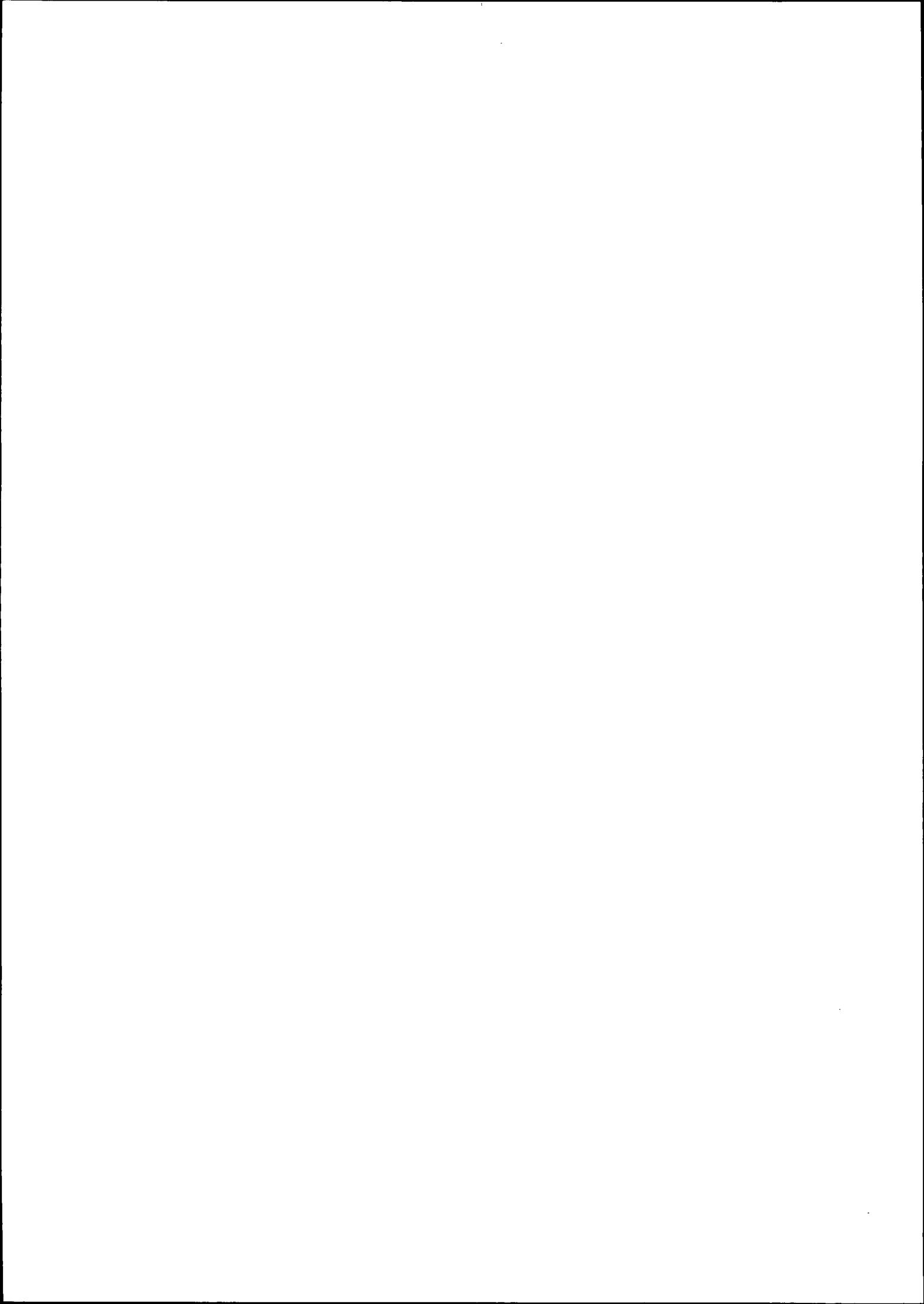
Ces chiffres sont représentatifs de l'effort de la profession en matière de qualification technique du personnel présent sur le domaine skiable, en dehors des pisteurs-secouristes dont la formation relève du ministère de l'Intérieur.

CAP "transport par câbles et remontées mécaniques"

Les inspections académiques ont enregistré 30 CAP en 1993 pour 36 inscrits soit un retour au niveau atteint en 1991 (27 CAP pour 37 inscrits) après la baisse enregistrée en 1992 (15 CAP pour 28 inscrits).

La réflexion se poursuit sur l'avenir de ce diplôme, préparé en deux ans à l'issue de la troisième, mais souvent prolongé par une année complémentaire, ou suivi par la préparation du baccalauréat professionnel "Maintenance des systèmes mécaniques automatisés".

* *
*



Quatrième Partie

CONDITIONS DE TRAVAIL ET SÉCURITÉ

La durée du travail ouvrier dans les transports reste une des plus longues et l'enquête actuellement en cours d'exploitation à U.N.R.E.T.S. permettra de mieux connaître les conditions et la durée du travail des conducteurs de marchandises et de voyageurs.

En matière de contrôle, le renforcement des moyens matériels et humains des différents services compétents, en particulier de l'inspection du travail des transports, comme l'amélioration de leur coordination, ont permis une augmentation sensible des contrôles sur route et en entreprise, qu'il est nécessaire de compléter par un système de sanctions réellement dissuasif.

Compte tenu de la gravité des accidents du travail tenant aux risques spécifiques du secteur, il devient de plus en plus nécessaire de promouvoir dans l'ensemble des entreprises, et particulièrement des petites, une véritable démarche d'évaluation du risque professionnel, notamment dans le cadre des propositions émises lors de l'élaboration du contrat de progrès en matière de prévention.

* *
*

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, sur la base de l'enquête trimestrielle sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main-d'Oeuvre (enquête ACEMO), fournit des éléments sur la durée du travail dans les transports, tant pour les ouvriers que pour les non-ouvriers.

Cette enquête ACEMO couvre tous les établissements de plus de 50 salariés, (y compris S.N.C.F. et R.A.T.P.) 1/3 des établissements de 10 à 49 salariés.

Ainsi ces données, dont sont exclus les établissements de moins de 10 salariés, très nombreux en transport routier, n'ont-elles qu'un caractère indicatif (cf. tableau n° 19).

Elles permettent toutefois de confirmer la situation des transports dans l'ensemble des activités.

Il apparaît donc que les salariés des transports, ouvriers ou non, ont une durée du travail supérieure à celle constatée dans l'ensemble de l'économie. Cette durée du travail est plus longue pour les ouvriers, toutes activités concernées. Mais l'écart entre ouvriers et non-ouvriers, relativement faible dans l'ensemble de l'économie, atteint presque une heure dans les transports.

Les données relatives à la répartition des salariés ouvriers et non-ouvriers selon la durée hebdomadaire effective du travail dans les transports (non compris S.N.C.F. et R.A.T.P.) et dans certaines autres activités sont actualisées pour 1993 par le tableau n° 20.

On constate que la durée du travail la plus élevée, parmi les activités de service reste, après celle des "hôtels, cafés, restaurants", celle des ouvriers des transports.

Une très forte proportion d'entre eux (32,7 %) effectuent plus de 42 heures contre 6,3 % dans l'ensemble des activités :

21,1 % de 42 à 44 h (contre 4,5 % dans l'ensemble des activités).
11,6 % plus de 44 h (contre 1,8 % " " " ").

4-1.2. Enquête sur les conditions et la durée du travail des conducteurs routiers -

L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs professionnels de véhicules lourds a été menée par l'I.N.R.E.T.S. durant l'année 1993. Son objectif est de mieux appréhender les rythmes de travail et de repos des conducteurs, mais aussi leurs conditions de vie et les itinéraires de formation et de carrière.

Elle concerne, comme l'enquête précédente menée en 1983, les conducteurs de transports de marchandises mais également de personnes (toutefois limité à l'interurbain, les spécificités de l'urbain étant jugées trop fortes dans les champs d'investigation de l'enquête).

Les interviews individuels et la collecte des carnets de temps ont été effectués en deux phases (octobre et mai) pour éliminer les effets éventuels de saisonnalité. L'objectif fixé de 1.500 conducteurs ne sera que partiellement atteint (1.200 personnes approchées). Ces conducteurs ont été repérés avec l'aide de l'I.N.S.E.E. (à partir des recensements) et par la démarche dite "boule de neige", d'après des coordonnées fournies par les conducteurs de la première sélection.

Quant on sait que la précédente enquête, seule référence française en la matière menée à cette échelle et pour les seuls conducteurs "marchandises", a plus de dix ans, on mesure la portée du travail en cours, dont les premiers résultats pourraient être disponibles à l'automne 1994.

4-1.3. Durée du travail dans le transport urbain -

Selon les données fournies par l'U.T.P. à la Commission paritaire des transports urbains, la durée moyenne hebdomadaire du travail pour l'ensemble des salariés sous contrat à durée indéterminée, y compris les temps partiels, s'établit de la façon suivante, suivant la taille des réseaux :

Villes	Durée hebdomadaire
de + de 250.000 habitants	37,88
de 100 à 250.000 h.	37,64
de - de 100.000 h.	37,58
Ensemble	37,77

Il faut souligner que ces calculs prennent en compte les agents travaillant à temps partiel. De plus, il serait intéressant de pouvoir disposer de ces données par catégories professionnelles.

4-1.4. 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 1993 par rapport à 1992.

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

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 1936, codifiés aux articles 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, ainsi que tout avion à réaction dont le poids total au décollage est inférieur 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 les dispositions réglementaires et ont introduit des paramètres de fatigue qui sont absents du Code.

Au niveau européen, un premier projet de texte concernant les limitations des temps de vol, des temps de service et la durée de repos des personnels navigants techniques et commerciaux et se situant dans le cadre du processus d'harmonisation des règles techniques au sein du "Joint Airworthiness Authorities" a suscité de nombreuses propositions d'amendement ou de révision. Un second projet est actuellement soumis à consultation.

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

4-2. LE CONTROLE DE LA RÉGLEMENTATION SOCIALE -

4-2.1. Organisation, moyens et niveau du contrôle -

A- Une organisation mieux coordonnée et une pratique plus concertée

a- Une circulaire commune DPS/DTT du 26 octobre 1993 a acté le transfert des agents de contrôle en poste en DDE chef-lieu de région à la DRE et, pour les autres DDE, l'affectation des contrôleurs dans les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES).

b- Dans le domaine du transport international de voyageurs par route, a été adopté le règlement CEE n° 2944/93 du 25 octobre 1993 introduisant un document de contrôle unique pour les services de navette avec hébergement et les services occasionnels libérés.

c- La pratique de **contrôles de la réglementation sociale européenne concertés entre Etats-membres** de la CEE limitrophes a été poursuivie fructueusement avec les Etats du Bénélux, l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni. Concernant ce dernier, elle a à nouveau permis la réalisation d'une formation-échange entre services de contrôle britanniques et français organisée sous l'égide du C.I.F.P. d'Arras. Le C.I.F.P. de Toulouse a été chargé de développer une pratique équivalente avec l'Espagne.

B- Des moyens matériels et humains renforcés

a- Effectifs, recrutement et formation

En ce qui concerne l'effectif des contrôleurs des transports terrestres, (285 agents en poste au 31 décembre 1993 pour un effectif budgétaire de 341), la D.T.T. et la D.P.S. ont poursuivi leurs efforts pour atteindre l'objectif fixé à 350 agents. L'adéquation entre effectif budgétaire et effectif réel, activement recherchée, conduira à un recrutement exceptionnellement élevé dès le début de 1994.

L'intégration des adjoints de contrôle (catégorie C) en catégorie B a été poursuivie. Il ne restait plus, fin 1993, que 37 postes d'adjoints.

En matière de formation, les agents issus des concours 1993 ont reçu une formation de 60 jours. Au titre de la formation continue, des actions ont été organisées dans le domaine du transport de matières dangereuses et de la psychologie du contrôle.

b- Moyens matériels

Sur le plan matériel, l'administration a continué en 1993 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 **nombreuses têtes de lecture optique** et en adaptant quelques appareils de lecture à la lecture optique.

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 1993 à 43 véhicules. Ainsi, les régions importantes disposent d'ores et déjà de deux à trois fourgons.

Le plan d'implantation des moyens de pesée fixe sur les axes autoroutiers à fort trafic de poids lourds a été poursuivi. Six ponts "Pèse essieux" ont été acquis et huit mises en service ont été réalisées en 1993.

En matière documentaire, l'effort entrepris en 1992 de doter les agents de contrôle d'une documentation spécialisée dans le domaine du transport de matières dangereuses a été poursuivi en 1993 par l'affectation à chaque spécialiste régional d'un ouvrage complet reprenant en parallèle les différentes réglementations (RTMDR et ADR).

Enfin, des lecteurs manuels de disques de chronotachygraphe ont été largement diffusés.

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

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 1993 reproduisent l'activité conjointe des contrôleurs des transports et autres corps de contrôle dans le cadre des plans régionaux de contrôle instaurés par la circulaire n° 87-42 du 12 mai 1987 ainsi que celle de l'inspection du travail des transports (qui comprend 95 agents, contrôleurs compris). Ils ne sont comparables qu'aux seuls chiffres de 1991 et 1992 en raison de la mise en oeuvre de nouveaux tableaux statistiques (circulaire n° 90-94 du 20 décembre 1990).

- *Nombre d'entreprises contrôlées*

	1991	1992	1993
- par les contrôleurs des transports terrestres	3 358	3 730	3 987
- par les inspecteurs du travail-transport	3 841	3 530	4 532
TOTAL	7 199	7 260	8 519
<i>évolution (%)</i>		+ 8	+ 17,3

- *Nombre d'équipages contrôlés*

- par les corps de contrôle (C.T.T.), I.T.T. et Police)

	1991	1992	1993
- sur route	298 388	295 179	335 053
<i>évolution (%)</i>		- 1	+ 13,5
- en entreprise	39 594	45 792	49 895
<i>évolution (%)</i>		+ 15,6	+ 9

Le nombre de véhicules étrangers contrôlés représente 21,1 % de l'ensemble des véhicules; pour les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail des transports, il est passé de 19,5 % en 1992 à 21,5 % en 1993.

On constate la progression des contrôles d'équipage, d'une part en entreprise, mais surtout sur route.

- par les contrôleurs des transports terrestres (C.T.T.)

	1991	1992	1993
- sur route	216 831	208 424	239 500
- en entreprise	21 414	26 772	26 728

Le nombre d'équipages contrôlés sur route s'est considérablement accru tandis que celui vérifié en entreprise s'est maintenu.

- **Nombre de journées transports contrôlées**

- par tous les corps de contrôle

	1991	1992	1993
- sur route	840 694	900 779	1 114 209
<i>évolution (%)</i>		+ 7,15	+ 23,7
- en entreprise	454 139	507 959	659 945
<i>évolution (%)</i>		+ 11,8	+ 29,9

- par les contrôleurs des transports

	1991	1992	1993
- sur route	635 614	656 851	802 202
- en entreprise	233 413	299 134	306 428

Le nombre de journées de travail-transport contrôlé est en augmentation en 1993 tant sur route qu'en entreprise en corrélation avec l'accroissement du nombre d'équipages contrôlés sur route et en entreprise.

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

Le nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne dans son ensemble relevées par procès-verbaux est de 39.978 et représente 59,9 % du total des infractions relevées *sur route* par procès-verbaux et par timbre-amendes, soit une part supérieure à celle de 1992 qui était de 52,2 %. 76,4 % concernent des véhicules français, comme en 1992.

Les infractions aux temps de conduite et de repos constituent 77,9 % des infractions relevées en matière sociale *sur route* et 89,1 % des infractions relevées *en entreprise*.

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

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

	1992	1993
Code de la Route	3 235	2 593
Réglementation des transports	4 860	6 144
Matières dangereuses	2 657	2 645
Autres	1 336	1 373

On constate l'augmentation du nombre d'infractions à la réglementation des transports, la diminution de celles concernant le Code de la Route et le niveau stationnaire des autres.

D- Le niveau du contrôle d'initiative 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.

	Police	Gendarmerie
Nombre d'équipages contrôlés(1)	157 746	
Nombre d'infractions relevées par procès-verbaux(1)	25 560	
Nombre d'infractions relevées par procès-verbaux en matière sociale(1)	13 311	139 543

(1) y compris l'exécution des plans régionaux de contrôle.

4-2.2. Sanctions prononcées -

- Montant des amendes

Les amendes connues prononcées en 1992 et en 1993 pour des infractions relevées à la suite de contrôles en entreprise se répartissent par rapport au seuil minimum des contraventions de 4e classe (1.300 F) comme suit :

	1992	1993
Nombre d'amendes prononcées	13 253	9 786
- 1.300 F (%)	90,4	91,1
+ 1.300 F (%)	9,6	8,9

On peut s'interroger sur l'effet des sanctions prononcées :

- le nombre des amendes baisse,
- la plupart d'entre elles sont d'un montant relativement faible.

- 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 9.365 immobilisations de véhicules (8.365 en 1992), dont 5.099 pour durées de conduite excessives et absences ou insuffisances de repos.

- Sanctions prononcées à l'égard des étrangers

On constate en 1993 une très nette augmentation par rapport à 1992 :

- des consignations pour infractions à la réglementation sociale européenne demandée aux contrevenants ne pouvant justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire ;
- du montant global des consignations perçues pour toutes les réglementations par les C.T.T. ;
- du nombre de procès-verbaux pour infraction à la réglementation sociale européenne dressés à l'encontre de contrevenants étrangers dont la D.T.T. reçoit copie :

	1992	1993	1992/1993
Nombre de consignations	7 744	9 536	+ 28 %
Montant global des consignations	5 MF	7 MF	+ 40 %
Nombre de procès-verbaux	11 677	14 148	+ 21,1 %

Les chiffres donnés ci-dessus sont des chiffres absolus se rapportant à l'activité judiciaire en matière de contrôle des conditions de travail des conducteurs routiers. La Commission sociale regrette que l'évaluation de la politique de contrôle soit insuffisante, faute de pouvoir établir l'ensemble de la chaîne contrôle/sanction, le rapport entre les procédures dressées au cours des années successives et leurs suites judiciaires n'étant pas encore établies par les différentes administrations participant au contrôle.

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

4-3.1. Une année 1993 marquée par l'incertitude sur l'avenir du service -

L'année 1993 a été le théâtre de rebondissements touchant l'avenir de cette Inspection.

Le 19 janvier 1993, lors des cérémonies du centenaire de l'inspection du Travail, le Président de la République annonçait qu'un service unique d'inspection allait bientôt réunir les trois branches de l'Inspection du travail, fusionnant les Inspections du travail des Transports et de l'Agriculture à celle du Ministère du Travail.

Fin mars 1993, un document, dit "Charte du service unifié de l'Inspection du travail", rédigé en commun par les trois ministères, dessinait les contours de la fusion. Les moyens budgétaires de l'Inspection du travail des transports étaient inscrits au projet de loi de finances de 1994 au Ministère du travail.

A l'exception de la C.F.D.T., l'ensemble des milieux professionnels et syndicaux s'est élevé contre la disparition du corps spécialisé de l'Inspection du travail des Transports. Au cours des discussions du groupe "contrat de progrès" réuni au Commissariat au Plan, il est apparu que les milieux professionnels des transports accordaient une grande importance au maintien d'une inspection spécialisée.

Un peu plus tard, dans le cadre des 16 mesures d'urgence présentées le 13 décembre 93, le Ministre des transports annonçait le maintien de cette Inspection et son renforcement par la création d'emplois d'inspecteurs et de contrôleurs du travail.

Le 16 décembre, à la conférence générale de l'Inspection, il l'invitait à mettre au point un projet de service, et à mettre en place un comité d'orientation afin de mieux éclairer ses choix et d'assurer un meilleur ancrage de ses missions au sein du ministère.

Le service a donc engagé une réflexion associant ses organisations syndicales et ses agents.

4-3.2. Les effectifs : une lente amélioration -

	1991	1992	1993
Nombre de mois/agent de contrôle	996	903	1 019
<i>Evolution (%)</i>		- 9	+ 10

Pour l'année 1994, quinze subdivisions nouvelles sont créées, et seront installées au 1er juillet 1994.

4-3.3. Les Indicateurs d'activité -

a- Les interventions en entreprise

Les résultats des rapports d'activité de l'Inspection sont donnés pour 1992. Quelques indicateurs sont disponibles pour 1993 : ces indicateurs chiffrés sont loin de refléter la réalité du travail complexe de l'Inspection du Travail, dont la tâche de conseil, de médiation, de renseignement est difficilement mesurable dans les renseignements statistiques collectés pour les rapports annuels. Ainsi, plus de 35.000 personnes ont été reçues dans les subdivisions. L'Inspection du Travail est intervenue en 1992 à titre d'amiable compositeur dans 38 conflits collectifs.

L'instruction de demandes d'autorisation de licenciements de représentants du personnels (1.327 en 1993 contre 1.054 en 1992), exige également un temps considérable, et mobilise administrativement les seuls Inspecteurs, soit une soixantaine de personnes ; il faut noter leur augmentation, qui est plus précisément décrite au chapitre 4-5.

Le nombre d'interventions en entreprise de l'Inspection du travail, après un fléchissement, se rétablit :

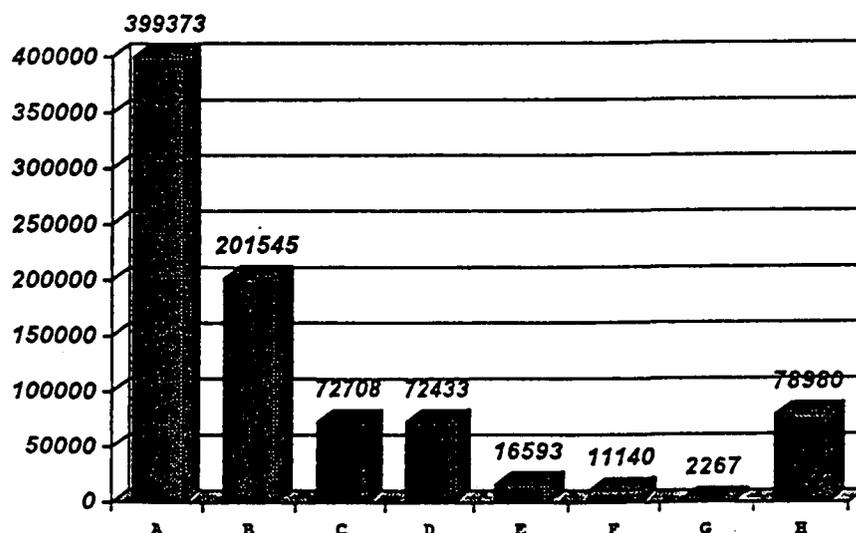
	Visites (1)	Réunions C.H.S.C.T.	TOTAL
1991	8 801	974	9 775
1992	7 864	787	8 651
1993	8 323	1 053	9 376

(1) y compris contre-visites.

Le fléchissement s'explique pour partie par les difficultés d'effectifs du service, entraînant la mise en intérim de multiples subdivisions, et la paralysie progressive des capacités de sorties en visites des agents de contrôle. La remontée des effectifs sur le terrain a permis l'augmentation du nombre des interventions en entreprise en 1993.

Les interventions en entreprise ont concerné pour les trois-quarts les entreprises du secteur des transports routiers.

La diversité des secteurs contrôlés par l'Inspection du travail des Transports en 1992 est reflétée par le tableau suivant :



- A : TRANSPORT ROUTIER
- B : SECTEUR FERROVIAIRE
- C : TRANSPORT URBAIN ET R.A.T.P.
- D : SECTEUR AERIEN
- E : ACTIVITE DU DECHET
- F : REMONTEES MECANIKES
- G : NAVIGATION INTERIEURE
- H : AUTRES ACTIVITES

b- Les suites des contrôles (1992 et 1993)

Le tableau suivant recensant les différentes infractions aux diverses réglementations constatées par l'Inspection et leurs suites, doit être lu en tenant compte des précisions suivantes.

Les infractions peuvent être constatées par l'agent de contrôle et donner lieu à des suites différenciées :

- elles peuvent conduire à une "observation", demandant à l'entreprise de remédier à l'anomalie constatée ;

- sur certains textes limitativement énumérés au Code du Travail et le plus souvent relatifs à l'hygiène et à la sécurité, le constat d'une infraction appelle "mise en demeure", injonction impérative de remédier au défaut constaté dans un délai fixé, faute de quoi un procès-verbal pourra être dressé ;

- enfin, le constat d'une infraction peut déboucher sur la rédaction d'un procès-verbal, si les faits paraissent assez importants à l'agent de contrôle, pour être soumis directement à l'appréciation du Parquet puis du juge pénal ; un même procès-verbal peut comporter la mention de plusieurs infractions. C'est très souvent le cas.

**OBSERVATIONS ET INFRACTIONS POUR 1992 ET 1993
LE CONSTAT DE L'APPLICATION DU DROIT DU TRAVAIL...**

NATURE DES INFRACTIONS	Ayant donné lieu à des observations		Suivies de mise en demeure		Relevées par P.V.		Nombre de P.V. dressés	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
1- Obligations des employeurs	5 250	5 580	0	-	368	182	49	31
2- Réglementation du travail	9 804	12 435	65	-	2 581	4 405	270	356
3- C.E.E. 3820/3821	59 863	75 417	0	-	12 515	15 668	723	701
4- Salaires	4 197	4 141	0	-	243	420	40	37
5- Congés payés	701	873	0	-	5	45	4	5
6- Représentation du personnel	2 197	2 552	0	-	58	61	51	48
7- Hygiène et sécurité	5 531	5 263	644	349	236	105	47	34
8- Médecine du travail	3 042	3 417	14	-	643	679	87	104
9- Transport de matières dangereuses	57	78	0	-	0	-	0	-
10- Participation	92	35	0	-	0	-	0	-
11- Emploi	786	1 072	0	-	230	145	71	95
12- Obstacles	69	56	0	-	44	53	33	50
13- Autres réglementations	263	398	30	124	4	54	4	8
TOTAL GENERAL	91 852	111 317	753	473	16 927	21 817	1 379	1 469

Par rapport à 1991, on remarque en 1992 un fléchissement du nombre total d'infractions constatées, en rapport avec la baisse du nombre des visites et contrevisites suivi d'un net rétablissement en 1993. En 1992, seul, le domaine de l'hygiène et de la sécurité fait apparaître une augmentation forte du nombre des infractions donnant lieu à observations, à mise en demeure et à procès-verbal. En 1993, les problèmes de durée du travail (réglementation C.E.E. et réglementation Code du travail) ont fait l'objet d'un plus grand nombre d'observations ou de procès-verbaux.

**c- Le suivi des conditions de travail des conducteurs routiers
(Règlements CEE 3820 et 3821/85)**

L'Inspection du travail des transports suit les conditions de travail des roulants principalement par l'analyse de disques de chronotachygraphe prélevés en entreprise. Elle s'efforce de rattacher les résultats de ces analyses à l'ensemble des informations qu'elle rassemble sur la gestion sociale de l'entreprise contrôlée (salaires, sécurité du travail notamment).

	1991	1992	1993
Infractions donnant lieu à observations	51 938	59 863	75 417
Infractions relevées par procès-verbal	14 734	12 515	15 668
Nombre de P.V. dressés	933	723	701
Nombre de journées contrôlées		212 121	357 641

Ainsi, l'activité du service tend, après un léger fléchissement, à se rétablir, grâce notamment au renforcement des effectifs. Toutefois, la persistance de certaines vacances de postes d'Inspecteurs ou de contrôleurs reste à déplorer, et continue de brider l'activité de contrôle du service compte tenu de l'étendue des subdivisions et de la lourdeur des tâches sédentaires à accomplir.

4-4. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET LES MALADIES PROFESSIONNELLES -

4-4.1. Les accidents du travail

Rappel de définition

Selon l'art. L 411-1 du Code de 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 indemnité pour incapacité permanente (I.P.).

La Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (C.N.A.M. - T.S.) distingue 15 groupes d'activités, gérés par 15 Comités techniques nationaux, qui ne correspondent pas aux regroupements habituels de branches d'activités : il s'agit d'activités homogènes du point de vue des risques.

Ainsi les transports sont regroupés dans l'ensemble "Transport et manutention".

A- Bilan quantitatif : les accidents du travail en 1992

Jusqu'en 1991, les statistiques de la C.N.A.M. étaient établies pour l'année, selon la référence de la date du règlement du dossier.

En 1992, la C.N.A.M. a mis en place de nouvelles statistiques trimestrielles, en fonction de la date de survenance de l'accident, dont le caractère professionnel devra avoir été reconnu par la Sécurité Sociale. Un délai important étant nécessaire entre la survenance d'un accident et le moment où sera définie la gravité exacte de ses conséquences (arrêt de travail, incapacité permanente ou décès), celles-ci ne seront connues que progressivement par les statistiques trimestrielles.

A la date de la rédaction et de la parution du présent projet de rapport, la C.N.A.M. n'a pas été en mesure, en raison d'un retard exceptionnel dans le traitement des données statistiques, de fournir les éléments relatifs à 1992, tant pour l'ensemble des activités économiques que pour les transports.

On rappelle qu'en 1991, pour l'ensemble "Transport et manutention" dont la population salariée avait augmenté de 2,3 % par rapport à 1990, on avait constaté :

- 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 étaient conformes à l'évolution constatée pour l'ensemble des activités économiques.

B- Analyse des accidents

Les éléments suivants proviennent principalement d'études effectuées par le ministère du travail et la C.N.A.M. sur les bilans de ces dernières années.

1- Selon les risques

Trois risques sont particulièrement fréquents dans les transports :

- la manutention manuelle soit "Toute opération de transport ou de soutien d'une charge, dont le levage, la pose, la poussée, la traction, le port ou le déplacement qui exige l'effort physique d'un ou plusieurs travailleurs" (D. du 3 septembre 1992) :

- elle est responsable d'un accident sur trois avec arrêt, entraînant une fois sur quatre des incapacités permanentes, et venant en tête des journées perdues pour incapacité temporaire ;

- plus de 50 % de ces accidents interviennent dans des entreprises de 1 à 50 salariés.

- Les accès aux cabines et aux plateaux.

- La circulation sur la voie publique pour le travail : accidents de mission.

Au niveau interprofessionnel, ces accidents, au nombre de 13.000 en 1990, ont une incidence importante sur le plan de la mortalité : 29 % du nombre des accidents mortels, et sur celui des coûts des accidents du travail : 10 %.

Dans les transports, bien que le dispositif statistique de la C.N.A.M. n'isole pas les accidents de poids-lourds des autres véhicules à 4 roues, on estime que ceux-ci représentent environ 80 % de ceux-ci soit 4.500 accidents par an, dont 900 avec incapacité permanente et plus de 100 morts parmi le personnel. A ces accidents s'ajoutent ceux des coursiers, dont la fréquence et la gravité deviennent alarmantes (cf. infra).

2- *Selon l'âge des victimes*

- Pour l'ensemble des activités, la fréquence des accidents avec arrêt est supérieure à la moyenne pour les moins de 30 ans et lui devient inférieure ensuite.

- En revanche, la gravité augmente avec l'âge.

3- *Selon les catégories professionnelles et les statuts*

- Le personnel ouvrier (apprenti, ouvrier non qualifié, ouvrier qualifié) qui représente dans l'ensemble des activités 38,7 % des salariés, constitue 80,3 % des accidentés.

- Les titulaires de contrat à durée déterminée (C.D.D.) ou de mission d'interim sont globalement plus exposés que les autres actifs.

Un dispositif législatif mis en place en 1990 (loi du 18 juillet 1990) renforce l'encadrement de l'utilisation des C.D.D. et innove dans le domaine de la prévention des risques et de la formation (interdiction des travaux dangereux, formation renforcée à la sécurité, etc...). Cependant, selon une enquête réalisée par l'Observatoire des risques professionnels en 1991, ils représentent 7 % de l'ensemble des salariés mais 20 % des victimes d'accidents du travail.

De plus, le rapport du ministère du travail sur l'évolution récente du travail précaire(1), remis au Parlement en 1991, a souligné que les salariés permanents des entreprises, quels que soit leur grade ou leur fonction, et leurs représentants -délégués du personnel, membres de Comités d'entreprises ou de Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (C.H.S.C.T.)- manifestent encore une trop grande indifférence aux problèmes rencontrés par les salariés précaires. Mal intégrés au sein de l'équipe de travail, ils ne bénéficient pas d'un effort de formation et d'informations nécessaires sur le risque du poste et manquent de moyens d'expression.

Les petites entreprises, en particulier, ne prennent que peu d'initiatives en ce domaine.

Les embauchés récents peuvent rencontrer, dans un premier temps, les mêmes difficultés.

- Le risque d'accident est plus grand pour les travailleurs étrangers (en faible proportion dans les transports : cf. supra 2-1.9.)

4- *Selon le type de relation de production de l'entreprise : le cas de la sous-traitance*

Comme le souligne le rapport présenté au Conseil Economique et Social en février 1994(2) :

"Dans l'ensemble des activités, bien que les conséquences sociales de la sous-traitance aient été peu analysées, l'augmentation récente du nombre des accidents du travail dans des secteurs où il est fait appel à cette pratique peut laisser penser qu'elle constitue un terrain favorable aux atteintes à la protection des salariés." Cette remarque semble particulièrement concerner le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics (B.T.P.) et celui des transports.

Ces entreprises cumulent des facteurs à risques : des emplois précaires, des rythmes irréguliers, des délais de réalisation plus courts, le travail de nuit. Le C.N.T., comme le groupe de travail présidé par M. DOBIAS(3) ont souligné dans leurs travaux sur les transports routiers que le recours à la sous-traitance permettait souvent à l'entreprise "cliente" de contourner les règles sociales. Il est permis d'espérer que l'application de la loi du 31 décembre 1992 sur la sous-traitance, qui édicte un certain nombre de principes destinés à garantir le respect des règles de sécurité, permettra de progresser.

5- *Selon la taille de l'entreprise*

Près de 52 % des salariés du secteur des transports exercent leur activité dans des établissements de moins de 50 salariés. Les risques se situent plutôt dans des établissements de 10 à 49 salariés. Les taux d'accidents avec arrêt atteignent 37,4 %, avec incapacité permanente (I.P.) : près de 35 % et mortels 44 % de ceux enregistrés dans le secteur.

(1) Evolution récente du travail précaire 1990-1991 - Ministère du travail et de la formation professionnelle, rapport au Parlement. La Documentation Française - avril 1992.

(2) Rapport du Conseil Economique et Social "Les accidents du travail et les maladies professionnelles : analyse et prévention" séance des 22 et 23 février 1994.

(3) La situation économique et sociale du transport routier de marchandises - Rapport du groupe présidé par G. DOBIAS - Commissariat général du Plan - janvier 1993 p. 8.

En revanche, pour les 14,3 % de salariés employés dans des établissements de 500 et plus, les taux d'accidents avec arrêt y sont de 6,6 %, avec I.P. de 7,6 % et mortels 2,5 %. En valeur absolue, pour 5 décès dans les plus grandes structures, on en dénombre 86 dans les établissements de 10 à 49 salariés et 40 dans ceux de 1 à 9 salariés, comme dans ceux de 50 à 199.

6- Selon l'heure de la journée

Dans l'ensemble des secteurs, 12 % des accidents se produisent la nuit. Dans les transports, le taux deux fois et demi supérieur (30 %) est à rapprocher de la fréquence du travail de nuit.

7- Selon le siège des lésions

Pour quatre types de lésions, la fréquence des accidents est nettement supérieure dans les transports, par rapport à l'ensemble des activités.

	Moyenne Générale	Transports
Tête	4,3	6,2
Tronc	17,2	20,5
Membres supérieurs	18,4	23,6
Localisations multiples	7,8	11,9

Nombreux dans les transports, les accidents du type "Localisations multiples" sont parmi les plus graves : ils représentent 18,9 % des incapacités temporaires et 36,4 % des incapacités permanentes (contre 13,4 % et 26,1 % dans l'ensemble de l'économie).

L'analyse de l'ensemble de ces observations générales montre l'utilité de pouvoir affiner les éléments concernant les transports, notamment par activités et par catégories professionnelles, d'autant plus que ce secteur cumule un certain nombre de facteurs aggravants de risques : rythme atypique, travail de nuit, contrainte de temps, sous-traitance, etc..., et tout particulièrement les conducteurs routiers (exercice individuel, petites entreprises, etc...).

4-4.2. Les maladies professionnelles -

Etude de l'Institution de prévoyance pour l'inaptitude à la conduite (I.P.R.I.A.C.)

Les enquêtes épidémiologiques réalisées par l'I.P.R.I.A.C. font ressortir les causes médicales d'inaptitude vis-à-vis, d'une part, des normes applicables lors du renouvellement des permis de conduire et, d'autre part, de certaines causes pathogènes propres au régime I.P.R.I.A.C., telles que cancérologie et pathologie de l'appareil locomoteur qui ne seraient considérées comme inaptitude au renouvellement des permis que dans des formes cliniques très évoluées ou très invalidantes.

Ainsi le régime prend en compte les différentes causes pouvant conduire à une inaptitude professionnelle à l'exercice du métier de conducteur routier, c'est-à-dire conduite proprement dite et exercice des contraintes annexes de la profession.

Il convient de noter que l'imprégnation alcoolique étant une cause d'élimination aux droits de ce régime, la pathologie qui en découle n'entre pas dans le champ d'investigation.

L'étude menée en 1992 a porté sur 2.500 dossiers de salariés de plus de 50 ans et d'un minimum de 15 années d'ancienneté professionnelle, la plupart des demandes étant présentées entre 20 et 30 ans d'ancienneté de conduite.

Elle a confirmé les trois grandes causes d'inaptitude déjà répertoriées lors d'enquêtes antérieures :

- 1- Les atteintes à l'appareil locomoteur :
représentant 34,5 % de l'ensemble, elle se répartit principalement entre :
 - des maladies arthrosiques (46 %)
 - des traumatismes (32 %)

Elles sont particulièrement fréquentes en transport routier de marchandises.

- 2- Les affections cardiovasculaires :
représentant 33 % de l'ensemble elles se répartissent principalement entre :
 - des affections coronariennes (48 %)
 - de l'artérite invalidante (12 %)
 - des troubles du rythme (11 %)
 - des affections cérébro-vasculaires (10 %)
 - des hypertensions artérielles (7 %)

Elles sont un peu plus fréquentes en transport de voyageurs qu'en transport de marchandises.

- 3- Le dernier ensemble comprend, à part égale :
 - la pathologie neuropsychiatrique : 7,8 %
dont des psychoses ou névroses importantes (68 %)

Elle touche deux fois plus souvent les conducteurs de transports de voyageurs que ceux de marchandises.

- les maladies des organes des sens : 7,5 %
dont les défauts d'acuité visuelle (65 %), la cataracte (15%), la surdité (20%)
- les tumeurs malignes : 7,5%
dont une majorité de cancers de la cavité buccale, de l'appareil digestif et de l'appareil respiratoire.

Par rapport à l'enquête menée en 1988, on constate :

- une augmentation des inaptitudes prononcées par la médecine du travail (85,8 % en 1988 et 87,65 % en 1992) et, parallèlement, une diminution des inaptitudes émanant des commissions préfectorales de renouvellement de permis de conduire.
- On observe une diminution du reclassement du personnel inapte (7,6 % en 1988 et 6,58 % en 1992).
- Les maladies les plus fréquentes ne sont plus les affections cardiovasculaires, mais les atteintes à l'appareil locomoteur. On note ainsi une diminution des cas d'hypertension artérielle.
- Enfin on constate, parmi les maladies des organes des sens, à côté des problèmes de vision, une relative augmentation des cas de surdité, comme des vertiges.

L'ensemble de ces maladies, comme leur évolution résulte en grande partie des conditions de travail atypiques des conducteurs et notamment de leur rythme de travail irrégulier et souvent soumis à de fortes amplitudes qui ne peut être sans répercussion sur le système nerveux et digestif comme sur l'état cardio-vasculaire.

Parallèlement à l'amélioration des conditions de travail, il convient de maintenir et de développer les actions de prévention et le suivi médical qui a permis en particulier une relative diminution des maladies cardio-vasculaires.

La part relativement importante des maladies neuropsychiatriques pour les conducteurs de transport de voyageurs s'explique par la tension nerveuse créée par les relations avec le public, qui peuvent aller du simple échange d'information au risque d'agressions. Si toutes les actions déjà entreprises pour améliorer les conditions de travail et la sécurité des salariés doivent être poursuivies, il est nécessaire également de développer le contenu psychologique des actions de formation, dans la perspective des relations avec le public, comme la nécessité en a été ressentie en transport scolaire.

Ces constatations mettent en évidence le rôle important que doivent jouer les médecins du travail en amont des problèmes, dans la définition des actions de prévention.

Compte tenu de la fréquence des cas de lombalgie chez les salariés, conducteurs de camion ou manutentionnaires, qui exercent une activité de transport comme de conduite (véhicule ou engin de travaux) où l'ensemble du corps est soumis à des vibrations, la C.N.A.M. demande au Conseil Supérieur des Risques Professionnels de prendre en compte la **sciatique irradiante au-dessous du genou**, soit en créant un tableau, soit en insérant cette maladie dans un tableau existant.

4-4.3. La prévention des accidents du travail -

A- La nécessité de l'émergence d'une "culture de prévention" dans les transports

1- *Les accidents du travail dans ce secteur sont encore nombreux et souvent graves. Les salariés des transports, qui constituent 4 % de l'ensemble des salariés, représentent 6 % des accidentés.*

2- *Le secteur cumule un certain nombre de facteurs aggravants :*

Il est constitué en majorité de petites entreprises souvent à structure familiale. Le personnel est jeune, peu qualifié, souvent embauché récemment et sous contrat à durée déterminée.

Le travail se caractérise souvent par un rythme irrégulier, parfois soumis à de fortes amplitudes, et à des contraintes de temps. La part du travail de nuit est importante.

Le climat de concurrence, entraîné par la chute des prix de transport, est tel que les disponibilités de moyens comme de temps pour des actions de prévention sont souvent réduites, d'autant plus que l'entreprise est petite.

L'ensemble de ces facteurs est aggravé en cas de recours à la sous-traitance.

3- *La responsabilisation des différents acteurs reste insuffisante*

La "culture de prévention", qui se développe dans certaines professions comme le B.T.P., est encore très faible pour certaines activités de transport.

Comme le souligne le Conseil Economique et Social dans son rapport précité, le dispositif repose à présent essentiellement sur le chef d'entreprise. En effet les lois du 31 décembre 1991 et du 31 décembre 1993, portant transposition d'un ensemble de directives européennes, ont introduit dans notre droit français une notion nouvelle, celle de **l'évaluation du risque professionnel** dont le cadre essentiel devient l'entreprise et le principal responsable, le chef d'entreprise.

La prévention doit être planifiée au plus près du salarié, en visant un ensemble cohérent groupant technique, organisation et conditions de travail, relations sociales et influence de facteurs ambiants du travail. Cela implique la mise en place d'un service de protection et de prévention dans l'entreprise, et l'obligation d'informer, de consulter, de faire participer les travailleurs qui doivent être formés à la sécurité.

L'exercice de cette responsabilité doit être relayé par le personnel d'encadrement et les instances représentatives du personnel, les délégués de personnel, le comité d'entreprise, les C.H.S.C.T., etc...

Compte tenu de la nouveauté de la démarche et de la complexité des analyses à conduire, le ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle a élaboré un guide pratique, présenté sous forme de fiches. Cet outil méthodologique devra permettre aux chefs d'entreprises et aux représentants du personnel de disposer des informations nécessaires pour procéder à cette évaluation des risques et pour concevoir ou modifier les lieux de travail de façon à les rendre plus sûrs pour la santé et la sécurité des salariés.

- Dans les transports, la mise en place d'un tel système est d'autant plus difficile que les petites entreprises non pourvues d'instances représentatives sont nombreuses (les C.H.S.C.T. n'existent que pour les entreprises de plus de 50 salariés).

C'est pourquoi, parmi les 16 mesures annoncées par le gouvernement en décembre 1993 pour assainir le transport routier, suite aux travaux du groupe DOBIAS, l'une d'elles concerne l'amélioration de la sécurité et de la prévention des accidents du travail et en prévoit les modalités d'application :

"afin d'améliorer la prévention des accidents du travail, des actions seront lancées à plusieurs niveaux. Dans les entreprises soumises à l'obligation de constituer un Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail (C.H.S.C.T.), les moyens de ces derniers seront renforcés. Dans les entreprises non assujetties à cette obligation, la création d'un délégué de sécurité sera nécessaire pour toutes les exploitations de plus de cinq salariés. La création des groupes de travail permanents de sécurité sera favorisée entre les entreprises. Les représentants de la Caisse régionale d'assurance maladie et les assureurs y seront associés".

- Dans les entreprises où les C.H.S.C.T. existent et sont actifs, il apparaît qu'ils se préoccupent essentiellement des accidents du travail survenant à l'atelier ou sur les quais, plutôt que sur la route.

Aussi un effort de sensibilisation à la prévention des accidents du travail se produisant en mission, c'est-à-dire sur route sera entrepris.

Dans cet objectif, il conviendrait que les présidents des C.H.S.C.T. soient destinataires des P.V. d'enquêtes REAGIR⁽¹⁾ effectuées par des experts de la sécurité routière, chaque fois qu'un accident mortel ou très grave se produit impliquant un poids-lourd appartenant à une entreprise de transport, que les victimes aient été le conducteur du véhicule ou des tiers.

- Parmi les grandes entreprises, la sensibilisation aux actions de prévention reste très inégale.

(1) REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et les initiatives pour y remédier.

Pourtant celles qui se sont engagées dans des politiques actives à cet égard en sont satisfaites, tant pour la qualité du service offert, que pour les coûts de revient (abaissement du taux de cotoisation "Accident de travail" minoration des primes d'assurances, optimisation de la consommation de carburant et des charges de maintenance, etc...).

- Selon les différentes organisations professionnelles du transport, la prise de conscience de la nécessité d'une politique coordonnée de prévention varie : seules les chambres syndicales des loueurs et des déménageurs disposent d'un "Monsieur Sécurité". Certaines n'ont jamais eu encore recours aux outils financiers de prévention élaborés par la C.N.A.M., comme les conventions d'objectifs.

4- *La nécessité d'actions de prévention est plus ressentie pour certains types de risques que pour d'autres*

Ainsi le risque "Manutention", comme le risque d'accident autour du véhicule à l'arrêt, sont pour l'instant davantage pris en compte dans les actions de prévention que celui lié à la circulation sur la voie publique dans le cadre du travail, ou "risque de mission".

5- *L'information en amont et en aval des accidents est faible et imparfaite*

- Elle repose sur le rôle et l'action de l'Inspection du travail qui revêt deux aspects : en cas d'accident (ou de maladie) la recherche d'une éventuelle infraction et son traitement, mais également l'aide à la définition et à la mise en oeuvre des mesures propres à éviter la répétition de l'accident (ou l'apparition de la pathologie).

Comme pour l'ensemble des Inspecteurs du travail, l'information de base dont dispose l'I.G.T.M.O.T. en cas d'accident est faible et tardive : elle consiste en un double des déclarations d'accident envoyées par l'employeur à la sécurité sociale, l'étape de la prévention étant donc largement dépassée.

Cependant, à partir de l'exploitation des résultats de ces enquêtes, l'Inspection a un rôle fondamental de force de proposition qu'il lui appartient de développer.

Il est vrai que la fréquence des visites et interventions en entreprise est liée à la présence d'effectifs sur le terrain. Comme le montre le rapport d'activité de l'I.G.T.M.O.T. (cf. 4-3.), ces visites et interventions qui avaient été légèrement moins nombreuses en 1992, tendent en 1993 à augmenter avec la remontée des effectifs. Il conviendrait que cette tendance se confirme dans les prochaines années.

- Le ministère du travail s'est doté en 1990 d'un organisme spécifique d'analyse des risques professionnels : l'Observatoire des risques professionnels.

Celui-ci 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 caisses primaires d'assurances maladie.

L'objectif est d'obtenir un éventail de données plus large que celui formé par les seules déclarations d'accidents : portant sur des accidents suivis d'un arrêt de travail (à l'exclusion des accidents de trajet) dont les victimes relèvent du régime général (la S.N.C.F. et la R.A.T.P. n'entrent donc pas dans le champ d'étude), l'enquête précise les caractéristiques d'emploi des accidentés du travail, les circonstances des accidents et des manquements observés aux règles de sécurité. De plus, comme l'activité de l'établissement employeur est identifiée selon la nomenclature utilisée dans la plupart des enquêtes, et diffère donc un peu de celle utilisée par la C.N.A.M.-T.S. dans les statistiques d'accidents (activités homogènes du point de vue des risques), il devient possible, en utilisant les découpages de l'I.N.S.E.E. (secteur, code profession, catégorie socio-professionnelle) d'établir une comparaison avec les données sur les salariés.

C'est ainsi que les résultats de l'enquête de 1991 avaient permis d'identifier certaines caractéristiques concernant les salariés des transports dont il a été fait état précédemment (cf. 4-4.1.3.).

Or en 1992, bien que l'enquête ait bénéficié d'un taux de sondage plus élevé que celui de 1991, le nombre de résultats recueillis dans le secteur des transports a été particulièrement faible. Aussi les quelques données obtenues semblent-elles fragiles et ne permettent-elles pas de tirer les enseignements attendus notamment vis-à-vis du statut d'emploi (contrat à durée indéterminée ou non) ou de l'ancienneté dans l'entreprise.

Il conviendrait que des dispositions soient prises par l'inspection pour que dans les prochaines enquêtes de l'observatoire, la part des transports soit suffisamment significative de façon à mieux connaître l'évolution des accidents dans ce secteur.

B- Les actions de prévention : le rôle de la C.N.A.M.T.S.

1- Structure et moyens

Le Conseil d'administration de la C.N.A.M.T.S., et la Commission de prévention des accidents du travail sont assistés, dans l'étude technique des questions relatives à la prévention, à la statistique, à l'assurance et à la tarification des risques professionnels, par 15 Comités techniques nationaux (C.T.N.). Ces organismes paritaires, dont le champ d'activité ne correspond pas aux regroupements habituels mais recouvre des activités homogènes du point de vue des risques (ainsi les transports et la manutention), effectuent des études sur les risques de la profession, peuvent demander à la C.N.A.M. l'extension à l'ensemble du territoire d'une mesure recommandée par une caisse régionale ou en demander l'annulation. Enfin leur avis est obligatoire dès lorsqu'un projet de décision du Conseil d'Administration de la C.N.A.M. ou de la Commission de prévention présente un caractère technique ou statistique.

Le Conseil d'Administration de la C.N.A.M., comme les C.T.N., disposent d'instances décentralisées : les C.R.A.M. qui peuvent notamment faire procéder à des enquêtes et fournir des expertises gratuites aux C.H.S.C.T. sur leur demande, et les C.T.R., qui concourent à la diffusion des méthodes de prévention, en collaboration avec les partenaires sociaux.

L'Institut National de Recherche et de Sécurité (I.N.R.S.) est le centre technique de la recherche sur la prévention de la Sécurité Sociale. Il exerce son activité suivant les directives de la C.N.A.M.T.S. dans le cadre de la politique définie par les ministères de tutelle et celui du travail dans le but de contribuer, sur un plan technique, à l'amélioration de l'hygiène et de la sécurité au travail, et à la prévention des accidents du travail.

Sa mission essentielle est d'identifier les facteurs de risques professionnels et de mettre au point des méthodes de mesure des nuisances (conception des installations, des matériels et de produits, l'utilisation de ceux-ci, l'organisation du travail). C'est ainsi qu'il a mis au point une méthode particulière, connue sous le nom de "l'arbre des causes" ou "méthode pratique de recherche d'accidents fondée sur la recherche du maximum de faits concrets et objectifs. Ces techniques sont vulgarisées par de nombreux films qui constituent autant d'éléments d'informations disponibles.

Il assure également un ensemble de formations à l'usage des ingénieurs-conseils des C.R.A.M. mais aussi des formateurs en entreprises, des animateurs ou des membres du C.H.S.C.T..

La C.N.A.M. et les C.R.A.M., grâce au fonds national des préventions des accidents du travail, ont la possibilité d'encourager la prévention par des mesures financières (ristournes, avances et subventions), ainsi que par des prêts bonifiés et des conventions d'objectifs.

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 du 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 contrats d'objectifs passés entre les C.R.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 un à trois ans, peut couvrir de 15 à 70 % des moyens nécessaires.

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

Jusqu'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

En 1993, compte tenu de la crise, le nombre de contrats nouveaux n'a pas dépassé la vingtaine.

2- Bilan et perspectives

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 concernant des **véhicules** : abandon progressif de la carrosserie "savoyarde", diminution du niveau du bruit, atténuation des vibrations par une meilleure adaptation des sièges. On constate la quasi-disparition des accidents dus à la manoeuvre de cabines relevables et des attelages de remorques ou de semi-remorques.

Il convient toutefois de poursuivre les efforts pour l'amélioration des accès-cabines, et la généralisation des systèmes antiblocage ABS à l'ensemble des poids-lourds quel que soit leur tonnage.

Les experts de la C.N.A.M. s'inquiètent de la remise en cause par certains professionnels de dispositions communautaires relatives à la longueur des véhicules qui pourrait conduire à une réduction de l'espace minimum de la cabine et porter préjudice aux conditions de travail et à la sécurité des conducteurs. Il en va de même pour l'augmentation du tonnage des véhicules qui ne s'accompagne généralement pas de l'amélioration de capacités de freinage.

◦ La C.N.A.M. lance en 1994 une politique de prévention en matière de **manutention manuelle et mécanique**.

Décidée en 1993 par le Conseil supérieur des risques professionnels, de même qu'une action visant les B.T.P., cette action a fait l'objet d'une période de réflexion et de préparation entre le ministère du travail, la C.N.A.M. et l'I.N.R.S. et elle entre en 1994 dans sa phase opérationnelle.

Cette campagne, ciblée sur les chefs d'entreprises (particulièrement les P.M.E.) et les salariés, impliquera la participation des C.R.A.M., des médecins du travail, des organismes spécialisés (A.N.A.C.T.) des partenaires institutionnels, des organisations professionnelles, patronales et de salariés et sera conduite notamment avec l'aide de l'I.N.R.S. et des C.R.A.M..

Elle se déroulera en deux phases successives :

en 1994 : formation et information des différents acteurs et partenaires en entreprise, et information des partenaires institutionnels ;

en 1995 : sensibilisation des chefs d'entreprise et des salariés, assistance et conseil dans la mise en place des solutions.

La prévention de ce risque très fréquent dans les transports, fait déjà l'objet de recommandations préconisées soit par les directives européennes, soit par la C.N.A.M. (recommandation 344) :

- on doit éviter le recours à la manutention manuelle de charges, limiter l'effort physique et réduire le risque encouru lors de l'opération ;
- l'employeur doit évaluer les risques pour la sécurité et la santé des opérateurs ; organiser des postes de travail avec mise à disposition d'aides mécaniques ou à défaut d'accessoires de préhension et prendre conseil auprès du médecin du travail ;
- l'employeur doit faire bénéficier les travailleurs d'une information sur les risques encourus et d'une formation à la sécurité relative à l'exécution de ces opérations (gestes et postures).

Des recommandations ont notamment été élaborées en liaison avec l'A.F.T.-I.F.T.I.M. pour l'utilisation des transpalettes.

- La C.N.A.M. mène une réflexion en collaboration avec le ministère des transports (D.S.C.R.) sur la prévention du risque "mission" c'est-à-dire du risque venant de **l'utilisation d'un véhicule dans le cadre du travail** (du poids-lourd au vélomoteur).

Cette action devra comprendre dans un premier temps la formation des agents de prévention, notamment dans les milieux professionnels où le risque est le plus élevé ; un correspondant "sécurité routière" sera désigné dans chaque C.R.A.M. et le stage de formation des responsables de prévention en entreprise sera adapté au risque circulation dans les branches à risques.

La réussite de ce programme, qui comprendra des incitations financières pour lesquelles les compagnies d'assurance sont sollicitées, suppose une bonne pénétration des milieux professionnels et nécessite donc l'adhésion des organisations syndicales patronales et de salariés, de façon à toucher le maximum de petites entreprises. Néanmoins, étant donné les moyens dont disposent les C.R.A.M., cette action ne peut s'inscrire que dans le long terme.

En 1993, la D.S.C.R. a lancé une campagne "Sécurité routière, un projet d'entreprise" qui s'est traduite par la diffusion d'une plaquette qui a surtout atteint les grandes entreprises.

Les actions seront particulièrement concentrées sur les activités où les risques "circulation" et "trajet" sont particulièrement élevés, sans omettre les activités de courses où des contraintes de rapidité, parfois exorbitantes, accroissent inutilement le risque d'accident (ex : livreurs de pizzas...).

C- Propositions

On constate ainsi que la prévention du risque professionnel et son évaluation mobilisent l'ensemble des acteurs et demande obligatoirement une observation au plus près des salariés, dans l'entreprise et au poste de travail.

1- *L'information sur la nature des accidents, comme sur la demande de recherche doit être améliorée, particulièrement dans les petites entreprises*

- L'Inspection du travail dispose d'un moyen essentiel d'analyse et de prévention des accidents qui est la visite d'entreprises : bien que ce soit particulièrement difficile dans un secteur aussi fortement atomisé que les transports, la collecte, la synthèse et l'exploitation des résultats de l'ensemble de ces visites peuvent permettre, par des inspections régulières sur les mêmes lieux de travail, de constituer un fonds de documentation, base de toute action de prévention.

Il conviendrait que l'Inspection du travail des transports soit dotée des moyens qui lui permettent d'effectuer la synthèse et l'exploitation des rapports des visites et enquêtes en entreprise.

- Les comités techniques régionaux, comme le souligne le C.E.S. dans son rapport précité, peuvent contribuer à améliorer cette information : grâce à leur caractère paritaire ils sont à même, en liaison avec les institutions représentatives, de disposer d'une connaissance approfondie des risques dans les entreprises, et de proposer des hypothèses de recherche et de programme d'action. Le C.T.N. peut les synthétiser de façon périodique et les transmettre notamment aux organismes de recherche qui bénéficieraient ainsi d'une demande mieux formulée et ciblée.

Le développement du rôle de force de proposition de ces institutions partenariales permettrait ainsi d'améliorer la formulation de demande de recherche auprès des organismes compétents, demande encore trop imparfaite en ce qui concerne les petites entreprises.

2- *Il est urgent que les transports se dotent d'une "culture de prévention" à l'image d'autres secteurs à risques comme les B.T.P., de façon à atteindre l'ensemble des salariés, et particulièrement les plus vulnérables : jeunes, C.D.D., nouveaux embauchés. quelle que soit la taille de l'entreprise.*

Pour cela, il conviendrait que les outils existants soient mieux utilisés par l'ensemble des entreprises et des organisations professionnelles :

- les aides techniques comme les expertises des C.R.A.M., les formations dispensées par l'I.N.R.S. ou les interventions de l'A.N.A.C.T.
- les aides financières comme les conventions d'objectifs et les contrats de prévention.

3- *Compte tenu du coût des accidents du travail, tant pour les organisations professionnelles que pour l'institution de prévention et afin d'atteindre le maximum d'entreprises, on pourrait imaginer la mise en place d'un système de "monitorat" dont le financement serait assuré à la fois par les employeurs et par la C.N.A.M..*

Ces centres de monitorat, sorte de C.H.S.C.T. mis en commun, permettraient de démultiplier les actions de formation à la sécurité et d'atteindre les entreprises les plus petites.

Un tel système permettrait aussi la mise au point de modules de perfectionnement spécifiques comme la conduite de poids-lourds dans des conditions difficiles : citernes, chargements de viande, chaussée glissante, mauvaise visibilité, etc..., qui n'existent pas actuellement, étant donné le coût d'équipement et de fonctionnement qu'ils représenteraient. On peut également étudier la réalisation de simulateurs, comparables à ce qui existe en transport aérien.

Le C.N.T. peut être le cadre d'une réflexion entre les organisations professionnelles et la C.N.A.M. pour la mise en place d'un système de monitorat, engagé et financé en partenariat.

Cette proposition de partenariat s'inscrit dans le cadre de l'une des 16 mesures annoncées par le gouvernement en décembre 1993 pour assainir le transport routier qui prévoit pour une meilleure prévention, de favoriser la création de groupes de travail permanents de sécurité entre les entreprises, et d'y associer les représentants de la C.N.A.M. (cf. supra 4-4.3 A).

4-4.4. S.N.C.F. (tableau n° 24) -

- La baisse en valeur absolue des accidents du travail atteint 9 % en 1993, à comparer à celle de l'effectif mensuel moyen réel pris en compte qui est de 3 %.

On constate une diminution sensible du taux de fréquence : 36,1 ‰ au lieu de 38,5 ‰ en 1992, et surtout du taux de gravité : 698 ‰ au lieu de 786 ‰.

Le nombre d'accidents mortels diminue de 2 unités.

- L'analyse du projet de bilan social permet de dégager les points suivants :

- o La constance du nombre d'accidents par fonction :
 - transports : 29,7 % (30,9 en 1992)
 - équipements : 31 % (29,4 en 1992)
 - matériels : 23 % (23,9 en 1992)
 - commercial : 9,5 % (8,9 en 1992)

- o La différence du nombre d'accidents par cause :
 - les accidents de circulation, manutention et stockage, qui représentent la part la plus importante, sont en légère augmentation :
 - 1990 : 65,5 %, 1991 : 62,2 %, 1992 : 61,9 %, 1993 : 62,4 %
 - les accidents de circulation sur la voie publique, ou la voie ferrée, liée à l'activité du travailleur (code 08), restent relativement peu nombreux :
 - 1990 : 3,5 %, 1991 : 3,4 %, 1992 : 3,4 %, 1993 : 3,5 %

o Les plus forts taux de fréquence pour le personnel sédentaire :

	Personnel roulant				Personnel sédentaire			
	1990	1991	1992	1993	1990	1991	1992	1993
Nombre d'accidents	966	983	1 044	959	6 727	6 475	6 089	5 493
Effectif moyen mensuel	28 196	28 303	27 769	27 193	130 802	125 254	117 662	109 582
Taux de fréquence (‰)	34,2	34,7	37,6	35,3	51,4	51,7	51,7	50,1
	↗	→	↗	↘	↘	→	→	↘

L'aggravation des risques pour le personnel roulant, constatée en 1992, semble s'atténuer en 1993.

Pour le personnel sédentaire, le taux, tout en restant élevé, diminue légèrement. Il convient toutefois de distinguer, parmi ce personnel, des fonctions diversement exposées aux risques comme le matériel et le commercial : leurs taux respectifs, que les chiffres disponibles pour ce rapport ne permettent pas d'actualiser, étaient en 1990 de 67,5 ‰ et 21,1 ‰.

o La part prépondérante du nombre de journées d'absence pour accident du travail du personnel contractuel :

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

o Un effort budgétaire en matière de dépenses de sécurité : l'évaluation budgétaire du programme de sécurité présenté dans les établissements s'est élevé en 1993 à 201,5 MF soit une augmentation de 10,6 % sur 1992.

D'après le bilan social, 79.673 agents sont déclarés "formés à la sécurité du personnel" (sans précision du contenu ni de la durée de cette formation).

Le Ministre chargé des transports, par décision du 21 octobre 1993, a approuvé le règlement établi par la S.N.C.F. relatif à la sécurité du personnel vis-à-vis des risques ferroviaires et portant prescriptions particulières applicables sur les lignes à grande vitesse où la vitesse des circulations ne dépasse pas 300 km/heure.

4-4.5. R.A.T.P. (tableau n° 24) -

Globalement, le nombre d'accidents du travail avec arrêt a baissé en 1993 : pour un effectif moyen annuel administré de 39.618 (soit - 0,9 %) il a été de 2.308 (soit - 7,6 %). Il n'y a eu 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 a présenté en 1992 une légère amélioration, nettement confirmée en 1993.

	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
1993	39 618	2 308	5,83

Le taux de fréquence continue à diminuer : 43,61 (au lieu de 46,77 en 1992).

Le taux de gravité diminue légèrement : 0,65 (au lieu de 0,68 en 1992).

En revanche, le nombre d'incapacités permanentes qui était de 249 en 1992 continue à augmenter en 1993 : 260.

Parmi les causes d'accidents avec arrêt, les plus forts pourcentages en 1993 sont atteints, soit par les accidents de circulation, manutention stockage (37,4 %), soit par rixes, agressions ou attentats (35,7 %).

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

- une formation générale : en 1993, 2.332 stagiaires ont bénéficié de cette formation pour un nombre d'heures de 8.766, soit en légère augmentation sur 1992 ;

- des formations spécifiques : en 1993, 64 stagiaires ont bénéficié d'une formation contre l'incendie pour un total de 832 heures, soit plus du triple qu'en 1992.

4-4.6. Cotisations Accidents du travail (tableau n° 25) -

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

On constate une baisse constante du pourcentage de C.H.S.C.T. par rapport au nombre d'établissements assujettis :

1990 :	88,82 %
1991 :	87,51 %
1992 :	86,17 %

4-5.2. Les délégués du personnel -

Délégués du Personnel	1981	1982	1983	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 944	7 382	7 851	7 511	8 219	8 063	8 103	8 665	8 786	8 905	9 046
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 467	2 239	2 984	3 116	4 179	3 877	3 808	3 917	3 962	4 555	4 063
Nombre de procès-verbaux de carence	404	306	796	1 207	1 515	1 756	1 902	1 806	2 420	2 663	2 757
<i>Ligne 2</i>											
<i>Pourcentage</i>											
<i>Ligne 1</i>	31,05	30,33	30	41,48	50,84	48,08	47	42,2	45,09	51,15	44,91

N.B. : les résultats de l'exercice 1984 n'ont pu être recueillis.

Source : Inspection du Travail des Transports.

On constate en 1992 une baisse importante de la mise en place de délégués du personnel, qui n'atteint pas la moitié des établissements assujettis, dont le nombre augmente légèrement chaque année depuis 1987.

4-5.3. Les comités d'entreprise -

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1992 de la mise en place des comités d'entreprise.

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

	1980	1981	1982	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Comités d'entreprise Ensemble des transports :											
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 232	1 385	1 345	1 439	1 553	1 546	1 548	1 679	1 677	1 798	1 831
Nombre d'entreprises ou d'établis. ayant un comité	1 010	1 145	1 203	1 262	1 312	1 381	1 366	1 469	1 435	1 552	1 592
Nombre de P.V. de carence	84	107	73	71	76	118	106	129	146	166	150
<i>Ligne 2</i>											
<i>Pourcentage</i> -----	81,98	82,67	89,44	87,7	84,48	89,33	88,24	87,49	85,57	86,32	86,95
<i>Ligne 1</i>											
Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport :											
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	962	972	1 013	1 166	1 124	1 109	1 113	1 229	1 213	1 324	1 329
Nombre d'entreprises ou d'établis. ayant un comité	833	849	961	979	948	1 036	957	1 052	1 039	1 113	1 152
Nombre de P.V. de carence	24	33	61	60	71	109	96	112	133	151	139
<i>Ligne 2</i>											
<i>Pourcentage</i> -----	86,59	87,35	94,87	83,96	84,34	93,42	85,98	85,6	85,66	84,06	86,68
<i>Ligne 1</i>											

Source : Inspection du Travail des Transports.

Le nombre de comités d'entreprise augmente légèrement, notamment pour les transports routiers et activités auxiliaires.

En ce qui concerne la R.A.T.P., suite à l'instance déposée par certaines organisations syndicales, le tribunal administratif de Paris a, par jugement du 19 mai 1993 (notifié le 10 décembre 1993 au Ministre chargé des Transports), annulé la décision du 3 août 1990 du directeur régional du travail des transports d'Ile-de-France fixant à 10 le nombre d'établissements distincts à la R.A.T.P..

Ce même tribunal administratif a annulé la décision implicite du ministre chargé des transports rejetant le recours hiérarchique formé contre ladite décision du directeur régional du travail précité.

Le Ministre de l'équipement, des transports et du tourisme et le président directeur général de la R.A.T.P. ont chacun relevé appel de ce jugement.

4-5.4. Résultats des scrutins de Comités d'entreprise -**a- Transports routiers et activités auxiliaires**

Tableau n° 27 et 27 bis

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 -

Le tableau qui suit présente l'évolution du nombre de demandes d'autorisation de licenciement de salariés protégés depuis 1989, distinguant les motifs économiques, autres motifs, avant que d'agréger le tout.

**ÉVOLUTION DES LICENCIEMENTS DE SALARIÉS PROTÉGÉS
RÉPARTITION PAR MOTIF**

NATURE	1989	1990	1991	1992	1993
ECO. D	315	604	560	791	1 001
ECO. R	34	69	71	90	197
ECO. A	281	535	487	687	800
AUT. D	184	333	304	263	326
AUT. R	58	152	117	105	137
AUT. A	126	181	187	153	188
TOT. D	499	937	864	1 054	1 327
TOT. R	92	221	188	195	334
TOT. A	407	716	674	840	988

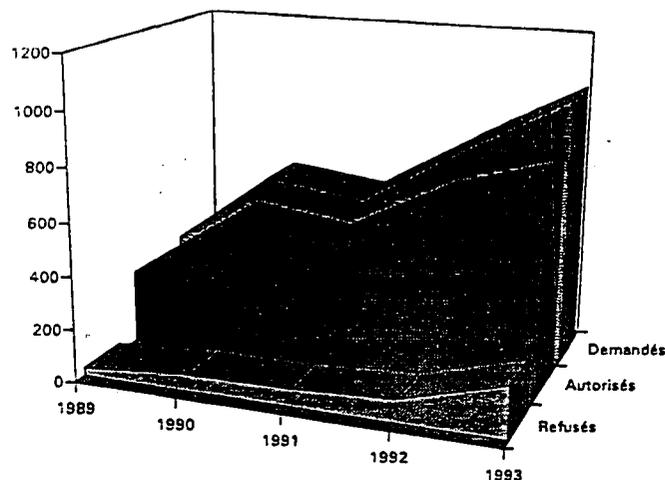
D = Demandé R = Refusé A = Autorisé

Source : Inspection du travail des transports.

Les demandes pour *autres motifs* ont crû nettement entre 1989 et 1990, puis se sont à peu près stabilisées. Les autorisations et les refus suivent les mêmes tendances.

Par contre les demandes d'autorisation de licenciement pour *motif économique* ont connu une accélération continue, après un palier entre 1990 et 1991. Le nombre de demandes pour ce motif fait plus que tripler, les autorisations suivant presque dans le même rapport : on note cependant une augmentation sensible du nombre des refus. Le graphe suivant illustre cette évolution, certainement due à la dégradation du contexte économique :

**ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LICENCIEMENTS DE SALARIÉS PROTÉGÉS
MOTIF ÉCONOMIQUE**



Par types de mandats, la part des délégués du personnel et des membres de comité d'entreprise est prédominante dans les demandes d'autorisation de licenciement. Outre les fonctions représentatives classiques dans l'entreprise, on remarque, dans les procédures judiciaires, un fort contingent de représentants de salariés dont l'autorisation de licenciement est sollicitée.

La proportion des demandes d'autorisation de licenciement pour motif économique a tendance à augmenter : de 65 % environ de 1989 à 1991, elle passe à 75 % en 1992 et 1993. A titre de comparaison, la part des demandes d'autorisation de licenciement pour motif économique était de 80 % en 1991, toutes activités confondues, dans les secteurs relevant de l'Inspection du ministère du travail.

LICENCIEMENTS DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL
Décisions prises par les inspecteurs du travail (transports)
 (Nature du licenciement et nature du mandat)
 Résultat global (année 1993)

NATURE DU MANDAT EXERCE	Motif économique (économique ou transfert)			Autres motifs (disciplinaire, professionnel ou autre)			TOTAL (tous motifs)		
	D	R	A	D	R	A	D	R	A
Délégué P	497	112	385	197	83	113	694	195	498
Membre CE	382	75	304	132	50	81	514	125	385
Rep. Syn. CE	36	14	21	14	6	8	50	20	29
Déleg. Synd.	93	33	59	54	27	27	147	60	86
Memb. CHSCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rep. sal. CA	3	1	2	1	1	0	4	2	2
Rep. sal. RJ	132	8	123	5	1	4	137	9	127
Cons. Prudh	9	5	4	8	4	4	17	9	8
Cons. Salar.	1	1	0	1	1	0	2	2	0
TOTAL	1 153	249	898	412	173	237	1 565	422	1 135

D = Demandé R = Refusé A = Autorisé

Notes : Le total cumulé des mandats peut être supérieur au nombre de salariés 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.

Sur cinq ans, 3.625 autorisations de licenciement ont été accordées tous motifs confondus, dont 2.730 pour motif économique.

L'augmentation continue du nombre des demandes d'autorisations de licenciement est préoccupante. En effet, la multiplication du nombre des demandes (tous motifs confondus) reçues par l'Inspection par 2,65 entre 1989 et 1993, et la multiplication par 2,42 du nombre des licenciements autorisés pour motif économique est à rapprocher de la structure plutôt stable du secteur concerné.

Au ministère du travail, la même observation est faite en l'évolution générale.

Tous motifs confondus, les demandes d'autorisation croissaient de 11 % entre 1989 et 1990, puis de 28 % de 1990 à 1991, les demandes d'autorisation pour motif économique progressant plus fortement que celles pour autres motifs.

La majorité des demandes d'autorisation de licenciement de salariés protégés traitée par l'Inspection du ministère des transports provient du secteur des transports routiers. Or, parmi les entreprises de ce secteur soumises à l'obligation de mettre en place des institutions représentatives du personnel, les entreprises de taille moyenne (de 10 à 200 personnes) sont largement prédominantes. Les institutions représentatives du personnel y sont souvent récentes et plus fragiles que dans les entreprises les plus importantes, et donc très exposées à la perte d'un ou plusieurs membres de leur délégation. Sans préjuger la validité des motifs de ces demandes, ne convient-il pas de s'interroger sur l'amoindrissement des capacités de dialogue social et de médiation du secteur qui peut résulter du mouvement constaté ?

Ainsi on constate que le dialogue social institutionnalisé reste limité dans les plus petites entreprises où plus d'une entreprise assujettie sur deux n'a pas mis en place de délégation du personnel (plus de 10 salariés). Le degré de mise en place des comités d'entreprise reste stable. On remarque également une augmentation continue du nombre des demandes d'autorisation de licenciement de représentants du personnel ainsi que des autorisations, évolution préoccupante du fait de la structure du secteur dominé par les P.M.E..

4-6. LES CONFLITS SOCIAUX -

4-6.1. Récapitulation du nombre de Journées perdues pour fait de grève de 1987 à 1993 -

	TRANSPORTS URBAINS	R.A.T.P.	S.N.C.F.
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
1993	9 419	15 674	144 803

Source : D.T.T.

4-6.2. Conflits connus de l'I.G.T.M.O.T. en 1993 -

ACTIVITES	NOMBRE D'ARRETS	NOMBRE DE GREVISTES	JOURNEES PERDUES
S.N.C.F.	534	172 564	144 803
R.A.T.P.	13	28 658	15 674
Transports routiers	40	1 503	3 394
Transports urbains	38	9 594	9 419
Entreprises privées	4	246	2 981
Ordures ménagères	1	21	168
AIR FRANCE	23	11 078	49 469
Transports aériens autres qu'AIR FRANCE	9	439	774
B.A.P. - Aéroports de Paris -	8	1 619	3 305
B.A. - Aéroports autres que Paris	1	42	126
V.F.I.L.	-	-	-
Manutention ferroviaire	-	-	-
Wagons-Lits	-	-	-
TOTAL GENERAL	671	225 764	230 113

Source : Inspection du Travail des Transports.

4-7. LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION -

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière a établi le bilan global suivant pour les 10 dernières années (1973 pris en référence) :

ANNEES	ACCIDENTS CORPORELS		TUES		BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES		GRAVITE (1)
	Nombre	Evolution %	Nombre	Evolution %			Nombre	Evolution %	
1973	270 618		15 636				374 661		5,78
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	5,47
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58

(1) Gravité : tués/100 accidents corporels.

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 :

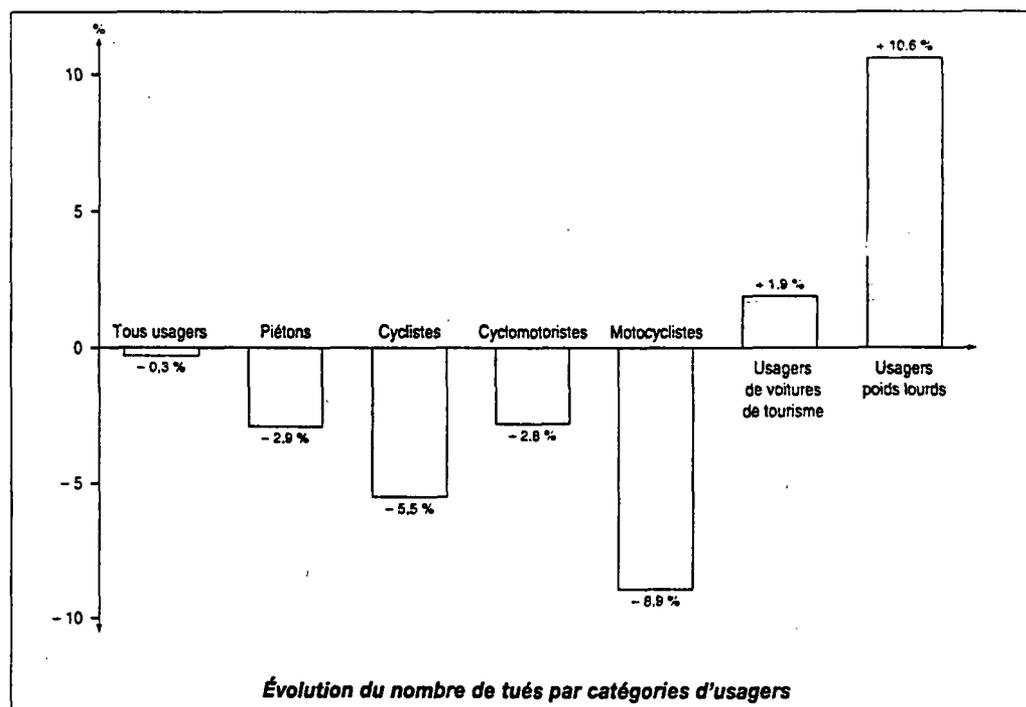
blessé ayant été hospitalisé durant au moins 6 jours.

Blessés légers :

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

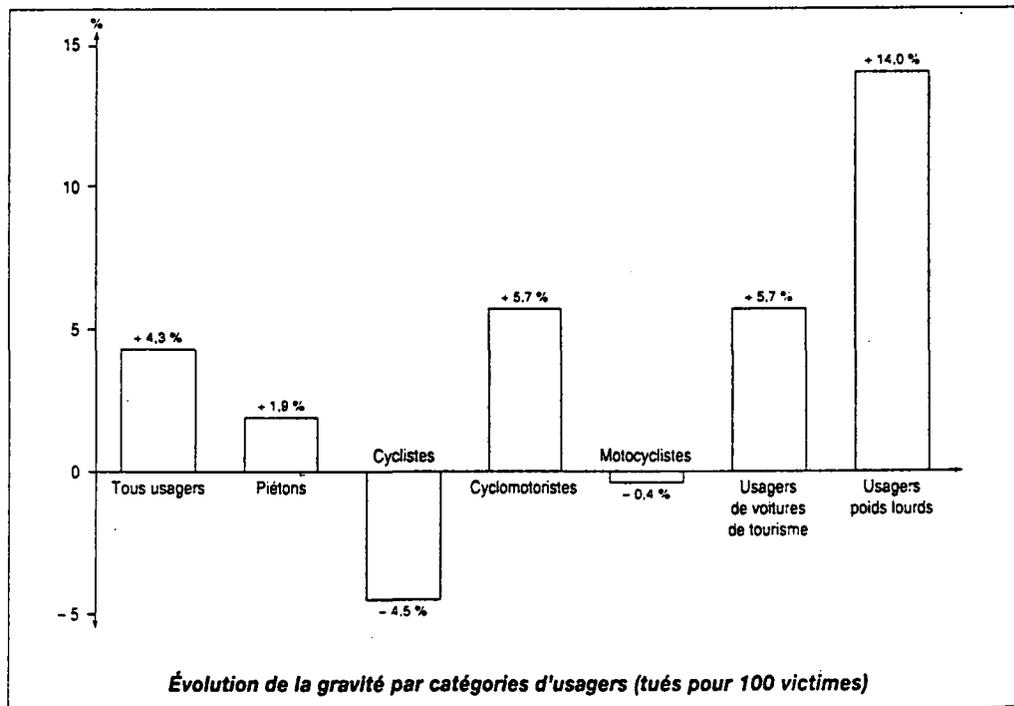
L'année 1993 se caractérise sur le plan de la sécurité routière par un bilan très contrasté : alors que l'on enregistre une augmentation de la circulation sur le réseau national près de deux fois supérieure à celle constatée en 1992 (+ 3,3 % au lieu de + 1,8 %), on assiste à une baisse sensible du nombre des accidents et des blessés mais, en revanche, plus limitée du nombre de tués, ce qui entraîne une augmentation du taux de gravité à un niveau jamais atteint depuis 20 ans : 6,6 %.

Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers, sauf pour les usagers de voitures de tourisme et de poids lourds (+ 10,6 %).



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

La gravité (nombre de tués pour 100 victimes) augmente pour toutes les catégories d'usagers, sauf les cyclistes, en particulier pour les usagers de poids lourds : + 14 %.



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° 38 (annexe) permet d'établir des comparaisons détaillées.

L'année 1980 est rappelée comme référence.

De 1992 à 1993, on note les évolutions suivantes :

- pour les usagers de *véhicules de tourisme* :
 - la diminution du nombre total de victimes se poursuit, en proportion légèrement moindre que l'année précédente :
120 079 contre 124 363 soit - 3,4 %
(à comparer à - 3,7 % en 1992 sur 1991 et - 8,7 % de 1991 sur 1990)
 - en valeur absolue le nombre de victimes dans chaque catégorie évolue différemment :
le nombre de tués augmente légèrement :
5 825 contre 5 725 en 1992 soit + 1,9 %

Le nombre de blessés diminue :

blessés graves : 24 137 contre 24 634 en 1992 soit - 2,0 %
blessés légers : 90 107 contre 94 004 en 1992 soit - 4,1 %

L'amélioration constatée depuis 2 ans tend à se tasser sous l'effet de deux facteurs :

- l'augmentation des tués ;
- la diminution deux fois moins sensible des blessés graves.

- en valeur relative, le nombre des tués continue d'augmenter légèrement :
64,4 % en 1993 contre 63,02 % en 1992
et le nombre des blessés graves et des blessés légers, contrairement aux années précédentes, augmente :
blessés graves : 55,44 % contre 54,78 % en 1992
blessés légers : 61,9 % contre 61,38 % en 1992

- pour les usagers de *véhicules utilitaires (non compris les tracteurs agricoles)* :

- la diminution du nombre total des victimes, sensible depuis 2 ans, tend à se tasser :
7 460 contre 7 636 en 1992 soit - 2,3 %
(à comparer aux - 3,9 % en 1992 et - 7,9 % en 1991)
- en valeur absolue, le nombre de victimes dans chaque catégorie évolue ainsi :
tués : 318 contre 316 en 1992 soit + 0,6 %
blessés graves : 1 252 contre 1 441 en 1992 soit - 13,3 %
blessés légers : 5 890 contre 5 879 en 1992 soit + 0,18 %

Le nombre de tués, en très forte diminution l'année dernière, reste stationnaire cette année.

En revanche, le nombre de blessés graves continue à diminuer sensiblement.

- en valeur relative, le nombre des tués augmente alors que celui des blessés graves et légers diminue :
tués : 3,51 % contre 3,47 % en 1992
blessés graves : 2,87 % contre 3,20 % en 1992
blessés légers : 4,05 % contre 3,83 % en 1992

L'étude détaillée du bilan permet de constater :

- 1- pour les usagers de transports en commun
une très nette augmentation du nombre de tués :
26 au lieu de 6 dont 7 conducteurs au lieu de 3
comme du nombre de blessés graves :
115 au lieu de 93 soit + 23,6 % dont 38 conducteurs au lieu de 20
- 2- pour les usagers de poids lourds (3,5 t + tracteurs routiers et semi-remorques)
une très nette augmentation du nombre de tués :
136 au lieu de 123 soit + 10,6 %
un nombre équivalent de blessés graves :
474 au lieu de 475

- 3- pour les usagers de camionnettes
une diminution du nombre des tués (- 17,6 %) comme des blessés graves (- 27 %)

L'évolution en valeur absolue, pour les usagers de chaque catégorie de véhicules en 1992 et 1993 est résumée dans le schéma suivant :

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

4-7.2. Bilan de la Gendarmerie Nationale -

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

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES	GRAVITE (%)
Année 1993	522 377	6 681	27 862	50 450	78 312	12,76
Année 1992	523 235	6 671	28 362	51 426	79 788	12,53
Différence	- 858	+ 10	- 500	- 976	- 1 476	+ 0,23
%	- 1,6	+ 0,1	- 1,8	- 1,9	- 1,8	+ 1,8

Les diminutions des nombres d'accidents et de blessés sont à peu près homogènes, mais le nombre de tués augmente légèrement, ce qui entraîne une augmentation de la gravité.

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..

Sa zone d'action comprend les grandes agglomérations et les zones sub-urbaines.

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS	TOTAL BLESSES	GRAVITE (%)
Année 1993	85 123	2 371	15 673	95 035	110 708	2,79
Année 1992	90 127	2 412	16 603	101 713	118 316	2,68
Différence	- 5 004	- 41	- 930	- 6 678	- 7 608	+ 0,11
%	- 5,6	- 1,7	- 5,6	- 6,6	- 6,4	+ 4,1

Les diminutions des nombres d'accidents et de blessés sont sensibles et homogènes. Mais la faible diminution du nombre de tués entraîne une forte augmentation de la gravité.

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 1993	3 617	202	491	4 744	5 235
Année 1992	3 606	261	473	4 817	5 290
Différence	+ 11	- 59	+ 18	- 73	- 55
%	+ 0,30	- 22,6	+ 3,8	- 1,5	- 1

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

	NOMBRE D'ACCIDENTS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGRS
Année 1993	512	44	76	626
Année 1992	502	65	57	633
Année 1991	478	37	77	636

On constate, dans le bilan général comme dans celui des accidents dans lesquels un poids lourd est impliqué les mêmes caractéristiques :

- un nombre légèrement plus élevé d'accidents,
- une diminution du nombre des tués mais une augmentation de celui des blessés graves.

* *
*

Cinquième Partie
RÉMUNÉRATIONS
RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE

Les barèmes conventionnels ont modérément progressé dans les conventions collectives des transports routiers et des remontées mécaniques. Par ailleurs, les commissions paritaires de négociation des conventions des transports routiers et urbains devraient engager un grand chantier de modernisation de leurs conventions respectives.

L'observation de l'évolution des rémunérations moyennes témoigne d'un ralentissement sensible.

* *
*

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

5-1.1. Remontées mécaniques -

Deux accords ont été signés en 1993 portant augmentation des salaires minimaux professionnels :

- le premier, le 8 juin 1993, accordant au 1er juin 1993 :
 - + 2 % au coefficient 125
 - + 1 % au coefficient 179
 - + 1 % au coefficient 565
- le second, le 16 novembre 1993, accordant à titre complémentaire au 1er décembre 1993 :
 - + 0,30 % au coefficient 125
 - + 1,25 % au coefficient 179
 - + 0,50 % au coefficient 565

Le premier coefficient (125) passe ainsi au dessus du SMIC à 5.928 F.

A compter de la même date, le montant des diverses primes et indemnités a également été révisé (primes de langues étrangères et indemnité de panier, de skis et bâtons et de chaussures).

5-1.2. Transports routiers -

Le secteur est régi par la convention collective nationale du transport routier et des activités auxiliaires de transport du 21 décembre 1950.

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).

Deux accords ont été signés dans le transport routier :

- *Convention collective nationale des transports routiers*

Un accord a été signé le 19 décembre 1993 portant sur l'augmentation des niveaux de rémunération minimale pour toutes les catégories de personnel ainsi que sur les frais de déplacement des personnels ouvriers.

La hausse des salaires est, pour la première fois, différente en fonction du secteur d'activités :

- marchandises : + 1,3 % au 1.12.93
- voyageurs : + 2,3 % au 1.12.93

De ce fait le salaire minimum a été porté à 5.886 F ce qui correspond exactement au SMIC. Les majorations susceptibles d'intervenir ultérieurement seront appliquées.

Pour les frais de déplacement du personnel ouvrier, dont le niveau n'avait pas varié depuis le 1.10.91, la hausse est de 4,5 % au 1.1.94.

- *Avenant n° 1 à l'accord national professionnel relatif aux activités de transport de fonds et de valeurs*

Cet avenant, qui a été signé le 20.10.93, est en cours d'extension. Il institue le paiement des jours fériés (travaillés et non travaillés). Il fixe à la date d'extension de l'accord le premier coefficient du salaire minimal professionnel garanti à 6.550 F. Il instaure des rémunérations minimales annuelles garanties soit 79.200 F au 1.01.95, 81.875 F au 1.01.96 et 85.150 F au 1.01.97. Par ailleurs, la garantie décès-invalidité est améliorée et un régime complémentaire de prévoyance est instauré.

Dans le prolongement des discussions menées dans le cadre du contrat de progrès, les partenaires sociaux veulent engager un programme important de négociations sur les thèmes suivants :

- formation professionnelle initiale et continue,
- classifications,
- temps de travail,
- droit syndical.

5-1.3. Transports urbains (C.C.N. des transports urbains du 16 avril 1986) -

Aucun accord salarial n'a été conclu dans cette branche d'activité au titre de 1993 ; malgré une activité ralentie de la commission paritaire, un accord sur les conséquences sociales de la mise en vigueur du permis à points a été signé en février 1993. Il a fait l'objet d'un arrêté d'extension.

Lors de la séance de la commission paritaire tenue le 29 mars 1994, les partenaires sociaux sont convenus d'ouvrir un grand chantier visant à la modernisation complète de la convention collective.

5-1.4. Navigation Intérieure -

Il n'y a eu en 1993 aucun accord signé entre les organisations syndicales représentatives salariales et patronales depuis l'accord du 16 juin 1992.

5-1.5. Transports aériens -

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

Aucun accord n'a pu être conclu en 1993 dans le cadre de cette convention collective. Les salaires de référence sont restés ceux fixés par l'avenant 49 du 9 septembre 1992 (valeur horaire de 100 points d'indice fixée à 20,30 F au 1er novembre 1992). Cependant, dans le but de simplifier la présentation du calcul des salaires minimaux, cet avenant a prévu, que ceux-ci correspondraient à la durée légale du travail et seraient obtenus en multipliant les coefficients hiérarchiques par la valeur du point, celle-ci étant fixée au 1er janvier 1993 à 35,19 F.

B- Convention collective nationale du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien et assimilées

Aucun accord n'a pu être conclu dans le cadre de cette convention collective, les salaires de référence restant ceux fixés au 1er décembre 1992.

L'absence d'avancées conventionnelles témoigne de certaines difficultés à établir le dialogue social dans ce secteur particulièrement touché par la crise.

5-1.6. S.N.C.F. -

En 1993, il n'y a pas eu de mesure d'augmentation générale des salaires à la S.N.C.F.. Cette décision a été annoncée le 27 septembre 1993 à l'ensemble des organisations syndicales. La S.N.C.F. a expliqué cette mesure exceptionnelle par la situation générale de l'économie et les répercussions qu'elle entraîne sur le trafic ferroviaire et par la situation des comptes de l'entreprise.

L'entreprise a cependant tenu à poursuivre une politique contractuelle qu'elle mène depuis ces dernières années dans de nombreux domaines (salaires, formation).

Compte tenu de cette décision, la rémunération brute moyenne en masse (R.M.P.P.) des cheminots a augmenté en 1993, par rapport à 1992, de 1 % au titre des mesures générales ("effet report" des augmentations de 1992) et de 2,5 % au titre des mesures individuelles d'avancement et de promotion, soit au total une augmentation de 3,5 % de la rémunération moyenne des personnels en place.

Par ailleurs, on peut noter en 1993 qu'une augmentation de 0,6 % est intervenue au titre de la dernière étape de mise en oeuvre de la nouvelle grille de rémunération.

Cependant, au cours de la réunion du 17 janvier 1994 entre la direction de l'entreprise et cinq organisations syndicales(1), les mesures suivantes ont été décidées :

- **des augmentations générales de salaire** : 1 % au 1er janvier, 0,5 % au 1er mai et 0,5 % au 1er septembre ;

- **des mesures diverses** : une augmentation de 0,26 % des coefficients hiérarchiques au 1er janvier 1994 - la poursuite de l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement - le maintien en 1994 de la durée annuelle du travail de 1993 par l'octroi d'un repos compensateur d'une journée à tous les agents - l'intégration de la mesure exceptionnelle de majoration de 2,7 % du salaire de décembre 1993 à compter de 1994 pour moitié par ajustement des coefficients hiérarchiques prenant effet le 1er janvier 1994.

Cet accord prévoit enfin une "clause de rendez vous" avec les signataires au cours du dernier trimestre 1994 ou en début d'année 1995, pour faire le point sur les conditions d'application du présent accord à la lumière des résultats obtenus par l'entreprise et par l'économie du pays.

5-1.7. R.A.T.P. -

Il n'y a pas eu en **1993** de mesures d'augmentation générale des salaires à la R.A.T.P..

La rémunération moyenne du personnel en place (R.M.P.P.) de la R.A.T.P. a progressé de 3,68 % ce qui laissait, par référence au cadrage autorisé de 4 %, une marge étroite pour une augmentation générale et restreignait les chances de conclusion d'un accord salarial.

Cette situation s'explique par un important effet "Report des mesures prises en 1992 (2,28 %)", par la poursuite de la mise en oeuvre de l'accord de "Progrès Partage" qui améliore les déroulements de carrière de certaines catégories de personnel, dont les conducteurs, pour un effet en masse estimé par l'entreprise à 0,30 % (0,20 % en niveau) et par des mesures individuelles d'environ 1,10 %.

(1) La Fédération Syndicale Force Ouvrière des Cheminots (C.G.T.F.O.), la Fédération C.F.T.C. des Cheminots, la Fédération des Syndicats d'Ingénieurs, Cadres, Techniciens et Agents de maîtrise des Chemins de Fer et Activités Annexes (F.M.C.), le Syndicat National du Personnel d'Encadrement des Chemins de Fer et des Activités Connexes (C.F.E.-C.G.C.), la Fédération Générale Autonome des Agents de Conduite faisant fonctions et assimilés des Chemins de Fer (F.G.A.A.C.).

Cependant, au titre de **1994**, un accord salarial et social vient d'être signé le 9 février dernier par cinq organisations syndicales(1). Cet accord prévoit rétroactivement pour 1993 les mesures suivantes :

- les coefficients de la grille de classification sont revalorisés de 0,5 % à compter du 1er mai 1993. Cette mesure s'applique également aux retraités ;
- des possibilités de nominations interviennent pour le personnel d'encadrement à hauteur de 60 nominations en M5, 20 en C5N et 9 en C6N. Les départements peuvent disposer pour ces nominations d'un crédit moyen de sept mois ;
- la mise en oeuvre de l'allocation au nombre de dimanches travaillés attribuée au département SEC est anticipée en 1993.

Cet accord prévoit également :

- une évolution de la valeur du point de base selon le calendrier ci-après : 1 % au 1er janvier 1994, 0,5 % au 1er septembre 1994, 0,5 % au 1er octobre 1994 ;
- un relèvement de la prime de gestion pour porter le minimum à 3.100 F en année pleine ;
- diverses mesures complémentaires (nominations supplémentaires pour le personnel d'encadrement, révisions de carrières pour certains agents) ;
- diverses mesures sociales.

Cet accord prévoit enfin une clause de revoyure pour la fin de l'année 1994 ou le début de l'année 1995, afin de faire le point sur les résultats obtenus par l'entreprise et par l'économie du pays et envisager les mesures d'ajustement appropriées.

5-2. LES RÉMUNÉRATIONS MOYENNES JUSQU'EN 1993 -

5-2.1. Evolution entre 1987 et 1991 -

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.

(1) L'Union syndicale Force Ouvrière de la R.A.T.P., le syndicat C.F.D.T. des travailleurs R.A.T.P., le syndicat C.F.T.C. du personnel de la R.A.T.P., le syndicat indépendant de la R.A.T.P. et l'union syndicale C.G.C.-R.A.T.P..

Rémunération par salarié dans les différents sous-secteurs des transports (en milliers de francs courants)	1987	1988	1989	1990	1991
T.R.M. zone longue	94,7	97	98,6	104,9	107,9
<i>Evolution en %</i>	5,7	+ 2,4	+ 1,6	+ 6,4	+ 2,9
T.R.M. zone courte	93,7	95,2	99,8	103,5	107,1
<i>Evolution en %</i>	+ 6,5	+ 1,6	+ 4,8	+ 3,7	+ 3,5
T.R.M. déménagement	88,7	93,9	98,2	103,9	108,4
<i>Evolution en %</i>	+ 3,7	+ 5,9	+ 4,6	+ 5,8	+ 4,3
T.R.M. location véhic. ind.	96,7	99,7	104,1	109,1	109
<i>Evolution en %</i>	+ 4,1	+ 3,1	+ 4,4	+ 4,8	0
Transp. urbains de voyageurs	112,3	114,1	119,4	123,3	130,7
<i>Evolution en %</i>	+ 2,1	+ 1,6	+ 4,6	+ 3,3	+ 6
Transp. routiers de voyageurs	79,8	82,5	84,2	89	92,1
<i>Evolution en %</i>	+ 3,4	+ 3,4	+ 2,1	+ 5,7	+ 3,5
Aux. transp. ter. : collecte de frêt	102,8	109,6	112,5	120,9	123,7
<i>Evolution en %</i>	+ 2,7	+ 6,6	+ 2,6	+ 7,8	+ 2,3
Aux. transp. ter. manut. ter. et fluv.	89,8	89,9	92,1	100,9	104
<i>Evolution en %</i>	+ 3,1	+ 0,1	+ 2,4	+ 9,6	+ 3
Transports aériens	182,1	182,4	188,9	193,7	201,2
<i>Evolution en %</i>	+ 0,8	+ 0,2	+ 3,6	+ 2,6	+ 3,9
Auxiliaires transports aériens	127	128,9	139,2	142,4	144,9
<i>Evolution en %</i>	3	+ 1,5	+ 8,0	+ 2,3	+ 1,7
Salaire moyen(*)					
<i>Evolution en %</i>					
- Ensemble transp. sauf S.N.C.F. - R.A.T.P.	+ 2,6	+ 4,0	+ 3,6	+ 4,9	+ 3,4
- Ensemble économie sauf agriculture	+ 3,3	+ 3,7	+ 3,4	+ 4,4	+ 5,1
Taux d'inflation (décembre)	+ 3,1	+ 3,1	+ 3,6	+ 3,4	+ 3,1

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

Source : O.E.S.T.

La comparaison des données de 1991 et de celles de 1990 fait apparaître une nette progression des rémunérations en transport urbain de voyageurs. Les hausses constatées en 1990 en transport routier de marchandises zone longue, transport routier de voyageurs et auxiliaires de transport terrestre tendent à se tasser.

5.2.2. Rémunérations moyennes dans les transports en 1992 et 1993 -

A- Enquête auprès d'établissements de 10 salariés et plus (A.C.E.M.O.)

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 rémunérations par heures supplémentaires. Ils excluent tous les éléments constituant des remboursements de frais, les indemnités de licenciements, les 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, dont la dernière exploitée a été effectuée en *avril 1993*, donne des résultats très globaux qui permettent d'établir une comparaison avec les autres secteurs économiques, en l'occurrence les secteurs marchands non agricoles.

GAINS MOYENS MENSUELS BRUTS EN AVRIL 1993 (en Francs)

	Ouvriers	Employés	Agents de maîtrise techniciens	Cadres	Ensemble
T. 31	8 734	8 632	12 175	21 668	10 356
<i>Evolution en % (1)</i>	1,0	1,8	1,6	1,7	1,4
Ensemble secteur marchand non agricole	8 176	8 874	12 122	22 174	10 996
<i>Evolution en % (1)</i>	0,1	1,4	1	0,9	0,8

(1) Evolution calculée à champ constant sur 2 enquêtes successives - octobre 1992 et avril 1993.

Par rapport à l'ensemble des secteurs marchands non agricoles, le niveau des salaires se situe dans les transports de la façon suivante :

- un niveau d'ensemble des salaires inférieur mais une évolution moins négative que dans les autres secteurs ;
- un niveau de salaire supérieur pour les ouvriers, mais inférieur pour les employés ;
- un niveau de salaire des cadres, dans l'ensemble voisin de la moyenne nationale. Cependant, la part des cadres du transport aérien et le niveau élevé de leur salaire relèvent une moyenne qui doit se situer à un niveau inférieur pour d'autres activités comme le transport routier.

Dans les transports, contrairement à l'ensemble des activités, le niveau de salaire des ouvriers est supérieur à celui des employés. Cette différence est probablement due à la part des primes, heures supplémentaires etc...

La part des primes mensuelles s'élèverait à près de 9 % dans les transports (7 % dans l'ensemble de l'économie), celle correspondant aux heures supplémentaires à 3 %, soit deux fois plus que dans l'ensemble de l'économie.

En revanche, il convient de rappeler que d'après les résultats de l'enquête "primes non mensuelles" du ministère du travail, effectuée en 1991, qui n'a pas été renouvelée, la part des primes non mensuelles est légèrement inférieure dans les transports que dans l'ensemble de l'économie : 7,6 % au lieu de 8 %.

B- Enquête auprès des petits établissements (moins de 10 salariés)

On peut comparer, puisque les concepts sont les mêmes, les résultats des enquêtes effectuées en *octobre 1992*, auprès des établissements, l'une de moins de 10 salariés, l'autre de plus de 10 salariés.

Gains moyens mensuels bruts octobre	Ouvriers	Employés	Agents de maîtrise techniciens	Cadres (*)	Ensemble des salariés
Entrep. - 10 salariés T. 31	8 349	8 128	11 398	16 065	9 754
Ensemble des secteurs marchands non agricoles	7 922	8 053	11 340	17 615	9 994
Entrep. + 10 salariés T. 31	8 563	8 493	11 867	21 180	10 226
Ensemble des secteurs marchands non agricoles	8 134	8 728	11 944	21 812	10 816

(*) Y compris dans les entreprises de - de 10 salariés, les chefs d'entreprises salariés.

On constate pour les transports :

- quelle que soit la catégorie professionnelle :
un niveau de salaire plus faible dans les petites entreprises de transport, comme dans l'ensemble des autres activités ;
- quelle que soit la taille de l'entreprise :
 - un niveau de salaire ouvrier et employé plus élevé dans les transports que dans l'ensemble des activités,
 - un niveau de salaire ouvrier plus élevé que le niveau employé (cf. incidence des primes, etc...).
- les différences observées pour les salaires des cadres viennent essentiellement du fait que la notion de cadre n'est pas la même dans les petites ou dans les grandes entreprises.

Le C.N.T. souhaite que le ministère du travail, dans cette enquête, puisse descendre à un niveau d'activité plus précis : transport routier, aérien, etc...

5-2.3. Salaires des cadres du T.R.M. (fonctions commerciales) -

Une enquête, effectuée par "Transports magazine" au cours du 2e trimestre 1992 auprès d'entreprises de 70 salariés et plus, permet d'effectuer une comparaison avec les résultats d'une enquête analogue effectuée en 1988 pour trois fonctions : directeur commercial, chef de vente et attaché commercial.

Le taux d'encadrement moyen de ces entreprises est d'environ 9 % de l'effectif.

Cependant on constate qu'entre 1988 et 1992, plus les entreprises sont grandes, plus ce taux diminue du fait de réductions d'effectifs.

En revanche ce taux d'encadrement augmente pour les entreprises plus petites.

Le tableau ci-dessous décrit la moyenne de la rémunération globale annuelle pour les trois fonctions de cadres citées :

RÉMUNÉRATION ANNUELLE GLOBALE

en milliers de F

	Directeurs commerciaux		Chefs de vente		Attachés commerciaux	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
1988	370	502	208	272	96	169
1992	363	518	266	361	143	240

Dans l'ensemble des entreprises, les salaires des directeurs commerciaux n'ont subi que peu de changements entre 1988 et 1992. En revanche on note une forte augmentation des salaires pour les chefs de vente et les attachés commerciaux qui vient en grande partie de l'augmentation de la part de l'intéressement qui, particulièrement pour les chefs de vente, était en 1988 inférieure à celle pratiquée dans d'autres secteurs de l'économie.

On constate par ailleurs que les niveaux de salaires sont plus élevés quand les entreprises de transport sont spécialisées : transport frigorifique, express, etc...

5-2.4. Résultats de l'enquête-emploi de l'I.N.S.E.E. pour 1993 (CCTN) -

D'après l'enquête "Emploi" de l'I.N.S.E.E., l'évolution du salaire brut moyen des salariés du transport depuis 1990 est la suivante :

1990 :	7.650 F		
1991 :	8.200 F	+ 7	%
1992 :	8.400 F	+ 2,7	%
1993 :	8.800 F	+ 4,5	%

Par activité, le niveau des salaires reste en 1993, comme les années précédentes, différencié ; il est en effet :

- le plus faible en T.R.M. et autres transports terrestres ;
- supérieur à la moyenne en transport aérien (du fait de l'importance de la part des cadres et du haut niveau de leurs salaires) ;
- proche de la moyenne en transport ferroviaire ;
- en transport de voyageurs, il est supérieur à près de 50 % en transport urbain par rapport au transport routier.

Pour l'ensemble des ouvriers, le niveau des salaires augmente en 1993 par rapport à 1992, mais de façon modérée pour les chauffeurs :

	Ensemble ouvriers	Chauffeurs
1992	6 475	6 780
1993	6 700	6 800

5-2.5. Rémunérations à l'embauche des conducteurs en transport de marchandises (sondage Téléroute/O.E.S.T./C.N.T.) -

Les résultats du sondage LAMY Téléroute/O.E.S.T./C.N.T. déjà cité (cf. supra: 2-2-1-C) mettent en évidence les constats suivants, concernant les chauffeurs grands routiers dans les entreprises de moins de 50 salariés :

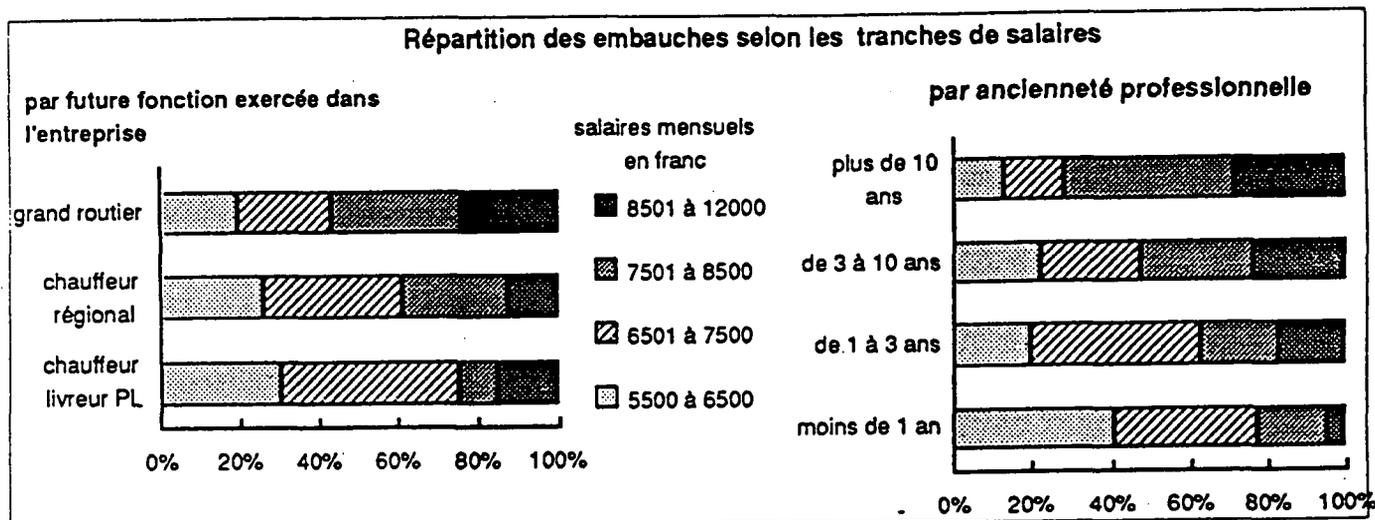
- des salaires d'embauche supérieurs :
un salaire d'embauche de plus de 7.500 F est plus fréquent pour les chauffeurs grands routiers, que pour les chauffeurs régionaux et les livreurs PL (respectivement 57 %, 39 % et 25 %).

- La prise en compte de l'expérience à l'embauche :
lors d'un changement d'employeur, le chauffeur garde le bénéfice de son expérience : 72 % des chauffeurs ayant plus de 10 ans d'ancienneté sont embauchés à plus de 7.500 F, tandis que les nouveaux ne le sont qu'à 23 %.

- L'incidence de la formation initiale, plus nette durant la carrière qu'à l'embauche :

on trouve des salaires plus élevés avec une formation transport, non pour la première embauche, mais pour une ancienneté de 1 à 10 ans. En revanche, les plus anciens semblent avoir davantage de difficultés à valoriser leur diplôme d'origine.

Les conducteurs de toutes catégories se retrouvent dans les différentes tranches de salaires :



5-2.6. Rémunérations en transport urbain -

Les rémunérations brutes mensuelles moyennes des *conducteurs receivers* au 31 décembre 1993 sont établies en fonction de la taille des réseaux :

Villes	Embauche(1)	13 mois	10 ans
+ de 250 000 h.	10 104	10 864	11 556
100 à 250 000 h.	9 682	10 411	11 217
- de 100 000 h.	9 194	9 886	10 573
Ensemble	9 878	10 622	11 350

(1) Estimation calculée sur la base de 93 % de la rémunération mensuelle constatée après 13 mois d'ancienneté.

Il s'agit du salaire mensuel de base auquel s'ajoutent les primes à caractère permanent (primes mensuelles + 1/12e des primes annuelles).

Ces données, recueillies par enquête auprès d'un échantillon représentatif de 82 réseaux, soit un peu plus de 68 % de l'effectif de la branche (hors R.A.T.P.), ont été soumises par l'U.T.P. à la Commission paritaire des transports urbains.

Pour l'ensemble des salariés et suivant les réseaux, on note une certaine disparité dans les valeurs des points 100 au 31 décembre 1993 ramené à 39 heures, d'un minimum de 39 à un maximum de 50, soit une différence de près de 30 %.

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

5-3.1. Transports terrestres -

Le tableau n° 39 en annexe fournit, pour l'année 1990 les statistiques relatives au nombre de bénéficiaires, au rapport existant entre le nombre d'actifs cotisants et celui des retraités, et au montant des pensions servies.

A- Les régimes spéciaux

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

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1993 :

1- Au titre de l'assurance vieillesse

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

2- Au titre de l'assurance maladie

A la S.N.C.F. :

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

A la R.A.T.P. :

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

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

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

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

- S.N.C.F. : 2,48 %
- R.A.T.P. : 2,50 %.

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

Le complément de pension prévu au titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé de 1,30 % au 1er janvier 1993.

Les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 4,21 % en 1993 par rapport à 1992.

C- Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (C.A.M.R.)

La Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (C.A.M.R.), instituée par la loi du 22 juillet 1922 est chargée de la gestion du régime spécial d'assurance vieillesse créé, par la même loi, au profit des salariés des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Ce régime a été confié à un nouveau gestionnaire par l'article 31 de la loi du 31 décembre 1991 : la Caisse Nationale d'Assurance-Vieillesse des Travailleurs Salariés (C.N.A.V.T.S.).

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

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

Les pensions servies par la C.A.M.R. ont, en 1991, suivi la même évolution que celles du régime général de la sécurité sociale et des régimes alignés sur celui-ci.

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

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

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

**D- Institution de prévoyance pour l'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 47.322.000 F.

a- Rappel des taux fixés depuis l'origine

Date de revalorisation	Montant de la revalorisation	Indice 100 au 01.01.1983
1er juillet 1983	6,50 %	106,50
1er janvier 1984	4,00 %	110,76
1er juillet 1984	5,40 %	116,74
1er janvier 1985	3,00 %	120,24
1er juillet 1985	3,16 %	124,04
1er janvier 1986	2,50 %	127,14
1er juillet 1986	2,38 %	130,17
1er janvier 1987	0,00 %	130,17
1er juillet 1987	5,11 %	136,82
1er janvier 1988	1,50 %	138,87
1er juillet 1988	0,50 %	139,56
1er janvier 1989	2,10 %	142,50
1er juillet 1989	2,96 %	146,72
1er janvier 1990	1,50 %	148,92
1er juillet 1990	3,45 %	154,06
1er janvier 1991	1,70 %	156,68
1er juillet 1991	0,97 %	158,20
1er janvier 1992	2,00 %	161,36
1er juillet 1992	2,00 %	164,58
1er janvier 1993	1,32 %	166,75
1er juillet 1993	3,33 %	172,31
1er janvier 1994		

b- Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1992)

Au 31 décembre 1992 l'I.P.R.I.A.C. comptait 27.986 entreprises adhérentes, dont 21.521 avec cotisants.

Le nombre total de cotisants était de 241.166.

La répartition était la suivante :

	ENTREPRISES	CONDUCTEURS
Transports de marchandises	17 819	166 097
Transports de personnes	2 157	61 643
Dont : • urbains	230	27 289
• voyageurs	1 927	34 354
Activités du déchet	229	6 351
Autres	1 316	7 075
TOTAL	21 521	241 166

Les différences constatées par rapport à l'exercice 1991 proviennent en majeure partie, de la nouvelle nomenclature des activités françaises (NAF) qui a permis une meilleure répartition des activités par rapport à l'ancienne numérotation (NAP).

Les cotisations encaissées en 1992 se sont montées à 64.257.000 F.

c- Evolution de dossiers en gestion

Nombre de dossiers en cours de paiement à fin 1992 : 787.

L'examen des dossiers présentés en 1992 à la commission médicale et au médecin arbitre a conduit aux décisions suivantes :

- accords	410	soit	52	%
- refus	166	soit	31	%
- complément d'information demandé	211	soit	27	%

5-3.2. Transport aérien -

Le régime de retraite du personnel navigant professionnel salarié

Le régime de retraite complémentaire des personnels navigants professionnels de l'aéronautique civile, d'origine législative, est géré depuis sa création par la caisse de retraite du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile (C.R.P.N.P.A.C.).

Les conditions d'affiliation sont l'inscription sur les registres spéciaux du personnel navigant et l'exercice de la profession de manière habituelle et principale.

Le régime comporte également un volet "prévoyance".

Un projet de modification du régime destiné à assurer sa pérennité ainsi que le niveau des pensions, a fait l'objet d'une négociation entre les partenaires sociaux. Le projet de décret, signé par la majorité des organisations syndicales, a été transmis aux pouvoirs publics.

* *
*

PRINCIPALES ABREVIATIONS UTILISEES

ACEMO (enquête)	Activité et Condition d'Emploi de la Main d'Oeuvre (enquête trimestrielle - Ministère du travail)
AFT	Association pour la Formation dans les Transports
APE	Activité Principale Exercée
BODACC	Bulletin Officiel d'Annonces Civiles et Commerciales
CARCEPT	Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance des Transports
CCN	Convention Collective Nationale
CCTN	Commission des Comptes des Transports de la Nation
CDD	Contrat à Durée Déterminée
CDI	Contrat à Durée Indéterminée
CFI	Crédit Formation Individualisé
CFP	Certificat de Formation Professionnelle (continue)
CIF	Congé Individuel de Formation
CHSCT	Comité d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail
CNAM.TS	Caisse Nationale Assurance Maladie - Travailleurs Salariés
CNPE	Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des Transports Routiers et des Activités Auxiliaires du Transport
CRAM	Caisse Régionale d'Assurance Maladie
CTT	Contrôleur des Transports Terrestres
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DRE	Direction Régionale de l'Équipement
DSCR	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
DTT	Direction des Transports Terrestres
EAE	Enquête Annuelle d'Entreprise (cf OEST)
EDDF	Engagement de Développement De la Formation (continue)
EST	Ecole Supérieure des Transports
FONGECIF	FONds de GEstion du Congé Individuel de Formation
GEN	Grandes Entreprises Nationales
IGTMOT	Inspection Générale du Travail et de la Main d'Oeuvre des Transports
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
IPRIAC	Institution de Prévoyance pour l'Inaptitude à la Conduite
NAF	Nomenclature d'Activités Française
NAP	Nomenclature d'Activités et de Produits
OEST	Observatoire Economique et Statistique des Transports
ONISR	Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PNC	Personnel Navigant Commercial (aérien)
PNT	Personnel Navigant Technique (aérien)
SIRENE	Système Informatique Répertoriant les Entreprises et les Etablissements
TRM	Transport Routier de Marchandises
ZC	Zone Courte (TRM)
ZL	Zone Longue (TRM)