

## Troisième Partie

### LA FORMATION PROFESSIONNELLE

*D'après une étude du Centre d'Etudes et de Recherches sur les Qualifications (C.E.R.E.Q.) le secteur des transports est dans l'ensemble de l'économie parmi ceux qui font l'effort de formation le plus important, mais depuis peu le rythme d'accroissement des dépenses de formation ralentit.*

*En transport routier, une formation minimale des conducteurs routiers de marchandises entrant dans la profession a été rendue obligatoire ainsi qu'un recyclage tous les 5 ans des conducteurs salariés.*

*Des efforts notables en direction de la formation des jeunes ont été réalisés, aussi bien en transport de marchandises qu'en transport de voyageurs.*

*Dans les grandes entreprises nationales, hormis à la RATP le montant des dépenses de formation a diminué.*

\* \*  
\*

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

#### 3-1.1. Les évolutions de l'année

1994 s'est caractérisé par un **important développement des formations "transport"**. L'augmentation a porté plus sur le perfectionnement que sur la formation initiale et plus **particulièrement sur les formations de conducteurs**, qui sont passées de 10.000 à 14.000 pour la seule AFT/IFTIM, sans compter les formations au transport de matières dangereuses. La demande des entreprises semble avoir été influencée par les travaux préparatoires du contrat de progrès et les mesures sur la formation des conducteurs qui étaient prévues. Chez les cadres, les formations dans des stages de perfectionnement de deux à trois jours ont concerné notamment la gestion des ressources humaines, l'organisation logistique et les procédures de qualité.

En ce qui concerne **les matières dangereuses**, il existe actuellement 10 organismes de formation agréés par le ministère chargé des transports. Les agréments sont accordés par spécialisation correspondant aux classes de produits dangereux. 39.550 attestations ont été délivrées en 1994, qu'il s'agisse des formations de base, de recyclage ou d'extension de spécialisation, soit une augmentation de presque 10% par rapport à 1993. L'intégration de la spécialisation A (transport de colis) à la formation initiale minimale obligatoire, prévue par l'accord-cadre du 20 janvier 1995, devrait dès le second semestre 1995 faire progresser ce chiffre.

Un fait nouveau est à signaler : le **fort accroissement des demandes de conducteurs titulaires d'un CFP pour le transport de voyageurs, y compris en transport urbain.**

La CGEA et VIA GTI ont lancé des programmes de formation et d'embauche de jeunes, chacun avec une approche différente.

CGEA a créé un centre de formation d'apprentis, l'"Institut de l'environnement urbain"(IEU), dans le Val d'Oise, destiné à accueillir les 250 jeunes que le groupe a décidé d'embaucher chaque année. Dans un premier temps, l'IEU préparera à des diplômes de niveau V (CAP et BEP) pour des emplois d'ouvriers qualifiés dans les secteurs du transport de voyageurs, du nettoyage des locaux et de la maintenance industrielle. Plus tard, les formations seront étendues aux fonctions d'agents de maîtrise.

VIA GTI a mis en oeuvre une politique volontariste d'emploi et de formation dans ses 170 filiales. Elle a déjà créé sept Centres de Formation Régionaux (CFR) décentralisés. 200 stagiaires y préparent le CFP d'agent commercial de conduite ou d'agent de prévention et d'ambiance. Un huitième CFR, destiné pour commencer à former 32 stagiaires, a ouvert en mars 1995 en Rhône-Alpes. Ces formations se font avec l'aide de l'ANPE pour le recrutement, de l'AFPA et de l'AFT. Cette dernière apporte son concours financier et pédagogique pour la formation de base, dans la proportion d'un tiers.

En formation initiale, on constate **un attrait de plus en plus grand pour les formations supérieures**. D'après une enquête lancée par l'AFT auprès de 5 500 jeunes sortis du système éducatif avec un diplôme transport dont 1500 avaient un BEP conduite et service, (40% de taux de réponses) le nombre de titulaires de BTS ou DUT transport formés dans l'année était plus important que celui des titulaires du CAP ou du BEP. En 1994 ils étaient 40% parmi ces derniers à continuer vers le baccalauréat professionnel, Certains étaient entrés dans la vie active comme conducteurs avec le baccalauréat.

**La régionalisation** prévue par la loi quinquennale du 20 décembre 1993 se met en place progressivement. Dans le cadre des plans régionaux de développement de la formation des jeunes, **des contrats d'objectifs sur les besoins en formation et les perspectives d'avenir ont été élaborés** par l'AFT et PROMOTRANS en collaboration avec les Présidents des Conseils régionaux, les Préfets de région, et les représentants de la branche. Deux contrats sont déjà signés en Picardie et en Bretagne. Cinq autres sont en projet et leur élaboration est en cours dans les autres régions.

Enfin, les formations de préparation à **l'examen d'attestation de capacité** ont été multipliées et renforcées. Malgré cela, l'examen écrit représente un obstacle sérieux à l'accès à la profession de chef d'entreprise de transport.

L'accent doit être mis sur la formation à la gestion, épreuve la plus difficile. Sur environ 5.000 candidats qui se sont présentés tant en 1993 qu'en 1994, le pourcentage de reçus a été respectivement de 21% et 10%. En 1994, 75% des candidats ont eu une note éliminatoire; dans les 10% de reçus en moyenne aux trois examens possibles (marchandises, voyageurs, commissionnaires), les commissionnaires de transport qui étaient pour la première fois soumis à un examen, ont eu 24% de réussite.

- **Les nouvelles mesures.**

**1/- l'accord du 28 décembre 1994** conclu entre l'UFT, et l'UNOSTRA d'une part, la CGT, la CFDT, la CGT-FO, la CFTC, la CFE-CGE et la FNCR d'autre part en conformité avec la loi Giraud et l'accord interprofessionnel du 5 juillet 1994

Cet accord crée **un organisme paritaire collecteur** des fonds de la formation professionnelle dénommé "OPCA-transports". Cet organisme agréé remplace à compter du 1er janvier 1996 dans leur fonction de collecteurs l'AFT et PROMOTRANS qui conservent leurs activités de formateurs.

Le Conseil d'administration paritaire comprend 36 membres représentant les employeurs et les salariés. Le champ de compétence de l'OPCA transports est à la fois celui de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires de transport, du secteur de la navigation fluviale, de celui des agences de voyage, et, sous réserve d'un accord d'adhésion, des transports maritimes.

**2/- l'accord cadre du 20 janvier 1995 relatif à la formation obligatoire des conducteurs routiers de marchandises** conclu entre l'UFT et l'UNOSTRA d'une part, la CFDT, la CGT-FO, la CFTC et la FNCR d'autre part.

Cet accord institue à compter du 1er juillet 1995 :

**a)-** une obligation de formation initiale minimale pour les conducteurs routiers entrant dans la profession et conduisant un véhicule de plus de 7,5 t. de PTAC. Cette formation d'une durée de 4 semaines, doit être réalisée avant l'embauche ou pendant la période d'essai qui est, alors, prolongée d'une durée égale à celle de la formation.

Cette formation porte sur le perfectionnement à la conduite professionnelle, la prévention des accidents du travail en circulation comme à l'arrêt, l'application des réglementations, le comportement au poste de travail, le respect des règles de chargement et d'arrimage, la connaissance de l'environnement économique et social du transport routier, le comportement général contribuant au développement de la qualité du service.

**b)-** une obligation de formation continue de 3 jours tous les 5 ans pour tous les conducteurs routiers salariés d'une entreprise de transport routier de marchandises conduisant un véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC et de plus de 14 m<sup>3</sup>. Cette formation répond aux objectifs de perfectionnement aux techniques de conduite, d'actualisation des connaissances de l'ensemble des réglementations applicables au transport routier et de sensibilisation à la sécurité routière et au respect des autres usagers.

Les formations doivent être réalisées par des organismes agréés par l'Etat. Leur financement est assuré par les ressources financières de droit commun, une quote part de la taxe parafiscale et une subvention spécifique de l'Etat (à hauteur de 10% du coût total).

Compte tenu du nombre de conducteurs concernés, une montée en régime est prévue pour qu'avant cinq ans, l'obligation faite aux salariés relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des auxiliaires de transport devienne effective.

Parallèlement à ce dispositif, les signataires de l'accord ont demandé aux pouvoirs publics **de généraliser l'obligation de formation** au niveau national, en l'étendant aux conducteurs du compte propre et aux travailleurs indépendants, et au niveau européen, dans le cadre d'une harmonisation des législations et des pratiques des Etats.

De la même manière, l'aide de l'administration des transports est demandée pour faciliter la concertation avec les ministères chargés de la formation professionnelle et de l'éducation nationale dans la perspective d'une **reconnaissance ultérieure des modules de la formation obligatoire** en tant que titres homologués.

Sur ces différents points les démarches sont engagées.

Un premier bilan de la mise en oeuvre des formations obligatoires est prévu par les partenaires sociaux en juin 1997.

### **3-1.2. Formation initiale (cf. tableau n° 16) -**

#### **1)- L'Enseignement Supérieur**

Il concerne l'ensemble des modes de transport.

→ Comme les précédentes années environ 500 étudiants se répartissent dans *5 filières universitaires* (maîtrise, DEA, DESS, doctorat, DESUP).

→ *De nombreuses grandes écoles* publiques, privées ou professionnelles, dispensent un enseignement supérieur des transports ou prévoient des options "transport" notamment : l'école supérieure des transports (EST), HEC, l'ESSEC qui a mis en place un "mastère" de management et ingénierie logistique, l'Ecole de praticiens du commerce international (EPSCI), le CNAM, l'ENAC, l'ENPC, l'Ecole supérieure du commerce extérieur (ESCE), ainsi que l'Institut portuaire d'enseignement et de recherche (CCI de Marseille), l'ESC de Rouen, l'Ecole Nationale des travaux publics de l'Etat (ENTPE), l'Institut industriel du Nord (IDN).

→ *18 départements - transport - logistique - d'IUT* forment des techniciens supérieurs titulaires du DUT, "gestion transport-logistique". En 4 ou 5 ans leur nombre a triplé. En 1994 (\*), 810 diplômes ont été délivrés, soit une progression très forte par rapport aux précédentes années (525 en 1993). Une pause dans la création des départements transport logistique est actuellement souhaitable.

→ *Le BTS - transport* créé en 1990 est délivré dans 19 établissements. Comme pour le DUT la progression est importante, 438 admis en 1993 contre 312 en 1992.

→ *L'Institut Universitaire Professionnalisé du Val de Marne* (bac + 4, ouvert aux salariés en formation continue) reste seul dans son genre.

(\*) L'Education Nationale n'a pu fournir les résultats nationaux de 1994 que pour les DUT et le baccalauréat professionnel.

→ *Un mastère management de systèmes logistiques a été créé à l'Institut international de management pour la logistique (IML) de Lausanne. Ce cycle de 6 mois ouvert depuis 1993 aux titulaires de diplômes Bac + 5, issus des grandes écoles des pays européens, a lieu en France en 1995 piloté par l'AFT/IFTIM sous la responsabilité pédagogique de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées - La formation est très liée aux transports et à la distribution et a pour objectif de développer l'aptitude des participants à réaliser une étude de haut niveau scientifique et technique sur un aspect particulier de la logistique.*

→ *Les écoles gérées par les organismes professionnels de formation dans le transport ont globalement formé près de 400 élèves en 1994 (14% de plus qu'en 1993).*

Pour l'AFT :

E.T.L. (Ecole du Transport et de la Logistique). 5 établissements - 199 élèves - 183 reçus.

E.D.T.R. Ecole de préparation à la Direction du Transport Routier (formation de collaborateurs de direction en 2 ans) titre homologué au niveau II, 28 élèves - 26 reçus. La baisse de fréquentation en 1994 est importante.

E.P.T. Ecole pratique du Tourisme qui délivre des attestations basées sur les contrôles continus (123 élèves - 95 attestations).

Pour PROMOTRANS :

E.M.T.R. Ecoles de Maîtrise du Transport Routier à Caen, Lille et Rueil (cadres des services commerciaux, ou d'exploitation des transports) 53 présentés, 30 reçus. Les élèves préparent également depuis peu le BTS transport (65 présentés - 39 reçus).

E.E.T. Ecole Européenne des Transports (cadres de haut niveau) titre homologué au niveau II . 26 présentés - 21 reçus. Le titre de l'EET a été homologué en 1992 au niveau II.

E.S.M.V.I. Ecole Supérieure de Maintenance de Véhicules Industriels, (chefs de parc, d'atelier, chefs d'équipe, responsable d'entretien...) 14 présentés - 13 reçus (14 ont été présentés au BTS maintenance et après-vente automobile, 5 ont été reçus).

D.U.L. Diplôme Universitaire de Logistique préparé avec l'université de Montpellier. 31 élèves - 30 reçus.

## 2)- Formation de niveau IV

*Le baccalauréat "transport et logistique option - exploitation des transports" - a été créé en 1987. Depuis, les effectifs sont en constante progression, 40 établissements préparent à ce diplôme et il apparaît souhaitable de maîtriser là aussi la création de nouvelles sections (694 reçus en 1994). A noter la préparation par voie de l'apprentissage dispensée au sein de deux centres (Villette d'Anthon et Andrésy) et les résultats eux aussi en progression (22 reçus en 1994 et 9 dans le seul centre ouvert en 1993).*

Un autre baccalauréat professionnel "logistique et transports (distribution) a été créé en 1993.

### 3)- Formation de niveau V

(Les données de l'Education Nationale pour la session 1994, ne sont pas disponibles).

- *BEP agent de transport :*

L'enseignement est délivré dans 25 établissements. Les effectifs formés sont en progression de 1993 sur 1992 (746 reçus en 1993, 569 en 1992).

- *BEP - conduite et services dans le transport routier - et CAP de conduite routière (775 BEP délivrés en 1993 et 720 en 1992, 1.142 CAP délivrés en 1993 et 1.100 en 1992) :*

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

51 établissements et 3 CFA préparent à ce CAP.

PROMOTRANS et le GRETA du Val de Saône assurent une préparation par unités capitalisables (106 en 1993 et 77 seulement en 1994).

La préparation du BEP comporte des enseignements renforcés dans les domaines suivants : langue, gestion, communication, pour tenir compte des évolutions du métier de conducteur routier induisant des besoins supplémentaires de qualification. Une seule préparation conduit aux 2 diplômes, l'obtention du BEP sanctionnant un examen plus complet que celui du CAP.

- A noter également l'existence d'un CAP de déménageur enseigné par la voie de l'apprentissage (CFA AFT). 32 reçus en 1994, 31 en 1993.

- Un CAP d'agent d'accueil et de conduite routière - Transport de voyageurs a été créé en 1993 à la demande de la profession. Ce diplôme indépendant du permis de conduire, s'adresse à des jeunes de plus de 21 ans dans les dispositifs de la formation continue. Une possibilité est offerte par la voie des unités capitalisables. Les résultats de la première session seront connus en juin 1995.

### 3-1.3. Formation professionnelle continue (cf. tableau n° 17)

#### 1)- Diplômes

- *Une création*

L'Université de Pau et des pays de l'Adour (service de la formation continue) a présenté en 1994 et obtenu l'homologation au niveau II pour le diplôme d'Université "Logistique et réglementation des transports européens". La formation qui s'exercera en alternance s'adresse à des cadres logistiques généralistes capables de s'adapter à des situations économiques variées. Elle les prépare aussi aux fonctions logistiques précises de l'entreprise.

- *Le Brevet Professionnel (B.P.)*

Le B.P. est préparé selon diverses formules : par correspondance, avec "Télé-Formation-Transports" (T.F.T.), ou en alternance dans le cadre des contrats de qualification.

- *Le C.F.P. de conducteur routier*

Titre homologué au niveau V, délivré par le ministère du Travail, sa préparation est assurée par l'A.F.P.A. mais également par divers organismes agréés à cet effet par le ministère du Travail : A.F.T., PROMOTRANS et quelques autres centres privés indépendants de la profession.

Il convient de distinguer deux filières :

Marchandises :

M 128 : option marchandises sur porteur

M 148 : option grand routier marchandises sur tous véhicules

Voyageurs :

M 138 : option voyageurs,

CPP grand tourisme (certificat de perfectionnement professionnel).

CFP "2000" conducteur routier : option conducteur de bus "train de voyageurs".

ORGANISMES DE FORMATION	EFFECTIFS FORMES	1992	1993	1994
AFPA	Présentés	2 488	2 460	non communiqués
	Reçus	1 499	1 698	
AFT	Présentés	1 870	2 828	2 914
	Reçus	1 534	2 338	2 499
PROMOTRANS	Présentés	167	365	265
	Reçus	128	284	210
Autres centres agréés	Présentés	310	569	81
	Reçus	154	394	57
<b>TOTAL</b>	<b>Présentés</b>	<b>4 835</b>	<b>6 222</b>	<b>3 260 (*)</b>
	<b>Reçus</b>	<b>3 315</b>	<b>4 714</b>	<b>2 766 (*)</b>

(\*) hors chiffres AFPA

## 2)- Formation des jeunes par la voie de l'alternance

	1992	1993	1994
S.I.V.P. ou contrat d'orientation	10	28	47
Contrat d'adaptation	970	707	995
Contrat de qualification	2 848	3 041	3 645
<b>TOTAL</b>	<b>3 828</b>	<b>3 776</b>	<b>4 687</b>

L'augmentation du nombre des contrats de qualification enregistrée en 1993, s'est poursuivie en 1994. Elle est le résultat des mesures gouvernementales d'aides financières aux entreprises, décidées en juillet 1993 et prolongées en 1994, et de l'opération lancée par l'AFT et la profession en octobre 1993 : "Un coup de fil, un coup de jeunes".

Un décret du 20 février 1995 reconduit pour le premier semestre de 1995 les aides forfaitaires attribuées par l'Etat pour les contrats d'apprentissage et de qualification.

Le montant de la prime versée par l'Etat s'élève à :

- 7.000 F pour l'embauche d'un apprenti
- 5.000 F pour l'embauche d'un jeune en contrat de qualification d'une durée égale ou inférieure à 18 mois.
- 7.000 F si le contrat est conclu pour une durée supérieure à 18 mois.

Les primes pour l'embauche de jeunes en contrat d'adaptation ou d'orientation ne sont pas prorogées.

La campagne "un coup de fil, un coup de jeunes" a été une réussite puisque entre le 1er septembre 1993 et le 1er septembre 1994, 5.580 jeunes ont été recrutés en apprentissage et en alternance par les entreprises dans les domaines du transport et de la logistique alors que l'objectif visé était de 4.000 embauches de jeunes au moment du lancement de l'opération.

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

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

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

A partir du 1er janvier 1996, l'OPCA Transports créé par l'accord paritaire du 28 décembre 1994, prendra le relais du FONGECIF TRANSPORTS pour gérer la contribution affectée au financement des formations suivies au titre du capital de temps de formation (0,1%).

L'autre partie de la contribution (0,1%) reste affectée au financement du congé individuel de formation, mais dans le cadre des Fongecifs interprofessionnels régionaux, conformément au dispositif initial axé à titre principal sur la reconversion et la mobilité professionnelle.

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

	1990	1991	1992	1993	1994
Ouvriers et ouvriers qualifiés	646	732	959	743	918
Employés	59	115	132	112	138
Agents de maîtrise, techniciens	32	59	50	44	60
Ingénieurs et cadres	23	54	46	23	78
<b>TOTAL</b>	<b>760</b>	<b>960</b>	<b>987</b>	<b>922</b>	<b>1 194</b>

Les chiffres de 1990 et de 1991 comprennent les C.F.I. -Crédit Formation Individualisé-. Ceux de 1992, de 1993 et de 1994 comprennent en outre les C.I.F. des salariés titulaires de Contrats à Durée Déterminée (C.D.D.) et les bilans de compétence (accord interprofessionnel du 3 juillet 1991).

Le C.F.I. s'adresse à des salariés adultes bénéficiaires du crédit de formation, désireux d'acquérir une formation de niveau V débouchant sur un diplôme ou une qualification professionnelle reconnue.

Toutes ces formations sont en augmentation par rapport à 1993 :

70% concernent le niveau V  
16% concernent le niveau IV  
9% concernent le niveau III  
5% concernent le niveau II et I.

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

	1990	1991	1992	1993	1994
Reconversion	155	251	307	338	364
Promotion	158	203	320	336	432
Perfectionnement professionnel	447	478	354	230	373
Ouverture à la culture et à la vie sociale (*)	20	28	6	18	25
<b>TOTAUX</b>	<b>760</b>	<b>960</b>	<b>987</b>	<b>922</b>	<b>1 194</b>

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

L'accès à un niveau supérieur de qualification pour accroître ses atouts professionnels est une des motivations le plus souvent exprimée; le perfectionnement professionnel a été beaucoup plus demandé que les deux années précédentes.

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

	NOMBRE	
	1993	1994
. Attestations de capacité	33	30
. BP Transport	7	9
. Perfectionnement conducteurs routiers	34	101
. C.F.P. Conducteurs routiers	118	127
. C.F.P. Déménageurs professionnels	44	112
. C.F.P. Mécaniciens réparateurs V.I.	3	1
. Certificat de Capacité d'Ambulancier	99	87
. Divers perfectionnements déménagement	19	0
. Bac professionnel transport	3	0
. E.S.T.	0	13
. D.U.T. transport logistique	7	0
. Responsable d'exploitation et de gestion dans les transports	7	3
. Responsable agence transport	0	0
. Agent d'exploitation (du transport)	25	31
. Employé administratif transport	0	0
. Techniciens supérieurs exploitation logistique	9	45
. Adjoint de direction entreprise transport	0	8
. Divers*	58	71
<b>TOTAL</b>	<b>466</b>	<b>638</b>

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

Ces formations représentent environ la moitié du nombre total de formations prises en charge par le FONGECIF. En 1994, leur coût moyen s'est élevé à plus de 80.000 F. Pour 404 de ces dossiers, la formation a été engagée au profit de l'AFT.

La demande de perfectionnement de conducteur routier déjà en très forte augmentation (45 %) de 1993 sur 1992, a triplé en 1994; toujours nombreux sont les stagiaires ayant suivi une formation débouchant sur le certificat de capacité d'ambulancier qui est obligatoire. La demande de stage de technicien supérieur en exploitation logistique a également beaucoup augmenté.

Le montant des engagements du FONGECIF pour 1994 est de :  
111.863.251 F

Il est ventilé comme suit :

- Rémunérations et charges sociales : 60,34%
- Frais pédagogiques : 34,87%
- Forfaits divers (Transport + hébergement) : 4,79%

Le coût moyen par dossier s'est élevé à 93.688 F. L'Etat a accordé 6.120.000 F. de subventions.

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

Les résultats de l'accord cadre signé en 1991 entre les ministres chargés des transports et du travail d'une part et la profession d'autre part, n'ont pas répondu aux attentes.

Sur les 61,3 MF prévus initialement pour la période 1991 - 1994, 30 MF ont été engagés soit moins de la moitié des crédits, même si des régions motivées ont consommé l'ensemble des crédits qui leur étaient alloués. Le bilan global de l'EDDF n'a pas encore été réalisé.

La lourdeur du dispositif, déconcentré à l'échelon régional, a d'abord entraîné des retards dans sa mise en oeuvre puis découragé certaines entreprises. Beaucoup n'ont pas été intéressées, les petites entreprises, notamment, ayant peu d'inclination à envoyer leur personnel en formation.

#### **3-1.4. Les résultats de la commission nationale paritaire pour l'emploi et la formation professionnelle (C.N.P.E.) (Cf. tableaux n°s 18-18 bis, données évaluées en flux)**

D'après les estimations de la C.N.P.E., 58.125 personnes (jeunes plus adultes, formation initiale et formation continue) ont été formées en 1994, soit 8% de plus qu'en 1993.

La Commission constate dans les familles "Direction" et "Gestion" la poursuite de la progression des formations de type D.U.T. et B.T.S.

Dans la famille "Conduite de véhicules" le volume des formations marque une progression des formations "matières dangereuses".

Dans les familles "Ventes-achats" et "techniques d'exploitation" les formations de type initiation professionnelle, après un net ralentissement en 1993, remontent dans les estimations de 1994. Les autres formations aux diplômes du CAP/CFP et aux bacs professionnels sont en forte augmentation, surtout en matière de logistique (manutention).

Enfin, dans la famille "maintenance", la formation de type C.A.P./B.E.P. se maintient après une forte progression en 1993. Le perfectionnement professionnel a été très demandé.

En matière de formation par alternance, la C.N.P.E. constate une très sensible augmentation notamment des contrats de qualification, ce qui rejoint les résultats énoncés au § 3-1.3., 2)- .

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

#### **3-2.1. Les points forts du plan de formation 1994 -**

L'exercice 1994 marque le début d'un renouvellement du système de formation.

### **1)- Le nouvel Accord Collectif sur la formation**

Par rapport à l'accord de juin 1990, les principales évolutions sont les suivantes :

- Chaque agent bénéficiera d'un entretien individuel de formation au moins une fois tous les deux ans, formalisé par un compte rendu écrit de la part de son supérieur hiérarchique.
- En ce qui concerne l'aide à l'encadrement : des coordinateurs/formation seront mis en place dans les établissements et la fonction tutorale sera développée pour les formations longues ou en alternance.
- Il sera procédé à l'analyse de la situation des agents n'ayant pas bénéficié d'une action de formation depuis 5 ans.
- Un crédit individuel de formation sera mis en place pour les agents confrontés à un changement (promotion, adaptation à un nouvel emploi, prévention).
- Les mesures bénéficiant aux agents des premiers niveaux de qualification seront renforcées et les actions déjà lancées ("300.000 heures pour apprendre à apprendre") seront poursuivies.
- L'apprentissage et des formations en alternance seront développés.
- Dans la mesure du possible, les lieux de formation seront rapprochés des résidences d'emploi.
- Le système de formation accompagnera l'expérimentation des nouvelles formes d'organisation du travail.

Ces différents points, amorcés en 1994, produiront pleinement leur effet pendant la durée de l'accord;

### **2)- La mise en place des pôles de formation régionaux**

Dans la droite ligne de la restructuration du système de formation, 23 pôles régionaux de formation (ou agences formation) ont été constitués en 1994. Ils regroupent les formations dispensées dans les 110 anciennes écoles et les formations transverses jusque-là dispersées.

Ce nouveau dispositif a pour effet :

- de développer les outils de formation (ingénierie pédagogique) et de favoriser les formations transverses. La qualité des formations s'en trouve améliorée du fait du regroupement des stagiaires de différents métiers (formation à la sécurité notamment).
- de parvenir à une meilleure utilisation des moyens humains (administratifs) et matériels (frais de fonctionnements) nécessaires à la mise en oeuvre des formations.

- d'activer la réponse aux besoins de formation. La mise en place d'un interlocuteur unique au niveau régional favorise la réactualisation rapide des besoins de formation, mais peut accentuer les décalages entre prévisions et réalisations.

### **3)- Une gestion plus rigoureuse**

En 1994, les nouveaux acteurs de la formation (conseils en formation, chefs de pôles de formation, correspondants "métiers" et surtout coordinateurs/formation) ont réalisé une meilleure gestion et des économies substantielles grâce à une plus grande satisfaction des attentes et des besoins réels et à la diminution du nombre de stagiaires se présentant à des stages inadaptés.

La pratique du bilan de positionnement, permettant la prise en compte des acquis antérieurs et la personnalisation de la formation, a également joué en ce sens.

## **3-2.2. Le dispositif en faveur des jeunes -**

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

795 contrats d'adaptation ont été conclus en 1994, ainsi que 20 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 1994 est de 214, presque deux fois plus qu'en 1993 en raison de la signature d'un contrat de développement de l'apprentissage avec le Conseil Régional d'Ile-de-France.

### **3- La formation des attachés**

La S.N.C.F. a recruté sur titre en 1994, 513 attachés (219 de plus qu'en 1993) qui se répartissent selon leur niveau de formation dans les catégories suivantes :

- attachés opérateurs (bac) :	230
- attachés techniciens supérieurs (bac + 2) :	167
- attachés cadres (bac + 4) :	116

L'augmentation est particulièrement sensible dans le groupe de niveau baccalauréat (entre 3 et 4 fois plus).

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 2,2 MMF pour 1994. Cette somme représente **7,7 % de la masse salariale** (au lieu de 8,4 en 1993). La SNCF a dépensé moins pour la formation continue du fait de la diminution de la durée des stages et du nombre de stagiaires.

Le total des rémunérations versées par l'entreprise aux stagiaires en formation s'élève à 1,444 MMF (65 % de la somme totale).

#### Nombre d'heures de stage

##### par catégorie d'emploi

Année	Agent d'exécution	Maitrise	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
1994	6 494 477	1 702 034	592 835	8 789 346

##### 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
1994	319 890	2 304 389	899 681	5 265 386

Les deux tableaux ci-dessus reflètent une baisse de la durée globale des formations. Cette baisse résulte en grande partie de la mise en oeuvre des méthodes d'ingénierie de formation qui permettent d'avoir des formations mieux ciblées répondant davantage aux besoins réels.

#### Nombre de stagiaires

Année	EXECUTION			Maitrise	Cadres	TOTAL
	Sédentaires	roulants	TOTAL			
1990	94 537	47 832	142 369	32 407	12 429	187 205
1991	83 413	46 858	130 271	29 465	9 834	169 570
1992	81 019	30 903	111 722	29 379	9 929	151 230
1993	75 558	31 683	107 241	29 199	11 425	147 865
1994	63 809	26 038	89 947	26 813	12 094	128 854

### Congés individuels de formation

Catégories	Nombre d'agents ayant bénéficié d'un congé individuel de formation				
	1990	1991	1992	1993	1994
Cadres	36	48	47	79	46
Agents de maîtrise	212	289	248	318	191
Agents d'exécution	740	901	872	999	583
<b>TOTAL</b>	<b>988</b>	<b>1 238</b>	<b>1 167</b>	<b>1 396</b>	<b>820</b>

Par ailleurs 1 agent a obtenu un congé de formation non rémunéré..

En outre, 1.224 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.R.T.P. -

#### 3.3.1. Caractéristiques de l'année 1994

En 1994, les actions de formation sous le titre "**accompagnement de la modernisation de l'entreprise de service public**", ont répondu aux objectifs suivants :

1- *La qualité de service* : priorité a été donnée, dans les départements d'exploitation, aux formations préparant les agents en contact avec les voyageurs (sensibilisation et éléments de base de la relation de service, développement de la mission commerciale, information voyageurs) de façon à faire évoluer sensiblement le niveau de la qualité du service.

2- *La démarche qualité globale* : si l'objectif précédent traite avant tout des compétences des agents directement en contact avec le public, la "démarche qualité globale" et le "management des services" visent à optimiser le fonctionnement interne.

En 1994, une action présentant les fondements et les principes d'action de cette démarche a concerné l'ensemble des directions d'unité. D'autres actions spécifiques ont été mises en place en fonction des besoins exprimés localement. Elles ont permis l'acquisition de méthodes et d'outils communs, le perfectionnement des agents chargés d'animer la démarche, la sensibilisation à la relation de service et une meilleure connaissance des acteurs de la chaîne de production du transport.

### 3- *Le développement de l'encadrement :*

L'année 1994 a vu la mise en oeuvre des actions inscrites dans le schéma directeur de la formation de l'encadrement. Il s'agit pour l'essentiel de :

- la redéfinition du programme ELAN destiné aux accédants cadres,
- la mise en oeuvre de ELAN Maîtrise : ce programme commun à l'ensemble des accédants maîtrise a pour objectifs de développer les compétences managériales,
- la définition et la mise en oeuvre de modules destinés à l'ensemble des accédants cadre d'une même famille professionnelle,
- un cycle de conférences mensuelles traitant du positionnement de l'entreprise dans son environnement et s'adressant à l'ensemble de l'encadrement.

En outre **plusieurs programmes destinés aux directeurs et responsables d'unité** ont été poursuivis. Ils visent à :

- préparer à des fonctions clés
- renforcer les compétences dans le domaine du marketing, du management, de la gestion.

Sous le titre "**formation au service des femmes et des hommes de l'entreprise**", des actions plus nombreuses et touchant plus d'agents ont accompagné les processus de recrutement, de mobilité, de promotion, de qualification et de reconversion, attestant, par là, du souci de favoriser le développement individuel.

### 3-3.2. **Formation des jeunes**

15 élèves sont sortis de l'Ecole Technique de la R.A.T.P. avec un B.E.P. et un C.A.P. en décembre 1994 (une formation complémentaire de pré-adaptation à l'emploi, post B.E.P., leur a été dispensée pendant le dernier trimestre 1994).

Ils sont plus nombreux à préparer un baccalauréat professionnel :

13 élèves de la promotion 1992-1994, reçus aux C.A.P. et B.E.P., préparent depuis septembre 1994 à l'Ecole Technique, sous contrat de qualification, un baccalauréat professionnel, dans la spécialité maintenance.

10 élèves sont sortis de l'Ecole Technique en juin 1994 après avoir obtenu un Bac Professionnel Maintenance des Systèmes Mécaniques Automatisés.

### 3-3.3. Formation professionnelle continue

#### Montants consacrés à la formation continue

La R.A.T.P. a consacré 503.000.000F à la formation continue, soit 12,1% de plus qu'en 1993.

Les rémunérations versées aux stagiaires par l'entreprise représentent 46,9 % du total, au lieu de 48,1% en 1993.

La part de la masse salariale consacrée à la formation continue a été de 7,5 % en 1994 (6,9 % en 1993).

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

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
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
1994	118 602	349 627	1 013 312	416 867	1 898 408

#### Plan de formation : nombre de stagiaires (1)

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1992	3 563	8 899	24 958	2 680	40 100
1993	1 751	5 338	18 221	945	26 255
1994	1 753	5 455	19 290	829	27 327

En 1994 comme pour les années précédentes, 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.).

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

	Prévention	Adaptation	Promotion	Entretien et perfectionnement	TOTAL
1992	0,8 %	17,2 %	7 %	75 %	100 %
1993	0,5 %	15 %	5 %	79,5 %	100 %
1994	1,0 %	38 %	21 %	40,0 %	100 %

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

### Congés individuels de formation (CIF)

	Cadres	Maîtrise	Exécution qualifiée	Exécution non qualifiée	TOTAL
1992	1	39	135	8	183
1993	5	73	222	7	307
1994	4	64	224	4	296

### 3-4 . TRANSPORTS URBAINS (hors R.A.T.P.)

Une enquête lourde "Emploi/Formation", réalisée par l'UTP, le GART et le CETUR est en cours d'exploitation.

Les premiers résultats ci-dessous portent sur un échantillon de 92 entreprises regroupant 27 857 salariés (soit plus de 88% de l'effectif total des salariés du transport urbain en contrat à durée indéterminée).

- En 1994, près de 80% du personnel recruté avait le niveau V (BEPC, CAP, BEP) ou IV (baccalauréat) :

niveau V : 59,5%

niveau IV : 19,7%

6,2% ont été recrutés au niveau III (bac + 2)

4,5% ont été recrutés aux niveaux II et I (licence et plus)

10% n'avaient aucun diplôme.

- Le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation continue a été en moyenne de **2,7%** (la contribution obligatoire est de 1,5% et la moyenne nationale tous secteurs de l'économie confondus est de plus de 3,3%).

La médiane s'établit à 1,7%

le maximum s'établit à 7,3%

le minimum s'établit à 0,9%

Par rapport au personnel embauché :

4% de contrats d'apprentissage ont été conclus dans l'année ainsi que

13,5% de contrats en alternance (dont 2/3 en contrats de qualification et 1/3 en contrats d'adaptation).

### 3-5. NAVIGATION FLUVIALE -

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

Les effectifs en formation en 1994 ont diminué de 18,60 % par rapport à l'année précédente.

Pour la troisième année consécutive, les effectifs sont en baisse, ce qui fait apparaître un recul de 47,7% par rapport à 1991. Ces résultats sont liés à la régression des effectifs globaux des personnels navigants et à l'inquiétude de cette profession quant à leur avenir.

	1992	1993	1994
C.P.A.* (Classe Préparatoire à l'Apprentissage)	6	7	5
1ère année	30	14	18
2ème année	20	22	12
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>	<b>43</b>	<b>35</b>

\* Jeunes de 15 à 16 ans.

Examens et diplômes	Présentés	Reçus
Résultats du CAP session Juin 1994	21	16
Stages A.D.N.R. (formation au transport des matières dangereuses)	14	5
Examen du Certificat Général de Capacité (C.G.C.)	8	8
Examen du Certificat Restreint de Radiotéléphoniste	16	16
Attestation d'initiation à l'utilisation du radar fluvial	21	13

Le taux de réussite de 76,1% au C.A.P., en 1994 (contre 57,8% en 1993) est en hausse sensible, les jeunes paraissant particulièrement motivés pour l'obtention de ce certificat.

Il est également plus élevé dans les autres examens excepté pour les stages ADNR où ce taux diminue de moitié passant de 72,7% à 35,7%.

### 3-5.2. Formation des adultes

#### *Perfectionnement des artisans bateliers*

##### *Stages dits de "40 h" :*

La fréquentation de ces stages baisse d'année en année, alors qu'elle permet aux bateliers de prétendre à certaines aides publiques.

	au 31/12/1992	au 31/12/1993	au 31/12/1994
Inscrits depuis l'origine 1978	1 555	1 602	1 626
Titulaires de l'attestation	1 108	1 142	1 166
En cours de formation	215	222	222
Inscrits non encore venus	232	238	238
Nouveaux inscrits de l'année	66	47	24
Ont obtenu une attestation	43	34	24

### **Attestation de Capacité Professionnelle**

L'attestation de capacité est demandée depuis le décret du 5 juin 1992 pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par bateau de navigation intérieure. Des stages de préparation sont organisés pour l'examen d'attestation de capacité. En 1994, le nombre de candidats (26, au lieu de 11 en 1993) et le taux de réussite (passant de 18,2% à 65,4%) ont beaucoup augmenté. Sur les 26 présentés, 12 ont obtenu l'attestation pour les transports nationaux et 5, l'attestation pour les transports internationaux.

Il a été constaté chez les candidats une très grande disparité de niveaux, de motivations, de travail de réflexion et d'assimilation des connaissances. Il est indispensable de faire comprendre aux candidats l'intérêt de posséder un certain nombre de connaissances de base pour devenir entrepreneur de transport fluvial en France et dans l'Europe de demain.

### **Formation continue des salariés**

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

#### **Dans le domaine de la sécurité :**

- 69 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).

#### **En d'autres domaines :**

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

- 48 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.

## **3-6. TRANSPORTS AERIENS**

Le pourcentage de la masse salariale globale que les compagnies aériennes consacrent à la formation s'est stabilisé en 1994. Cependant la baisse continue pour Air France. Elle est la conséquence de la suppression de la filière de recrutement et de formation d'élèves pilotes propres à la compagnie.

	1993	1994
AIR FRANCE	13,68%	10,71%
AIR INTER	13%	14,44%
TAT	10,33%	11,16%
BRITAIR	21,98%	18,34%

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

Le Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique de la DGAC (SEFA) met en oeuvre des moyens importants pour assurer la formation des pilotes destinés au transport aérien et à l'aviation générale. Il forme directement plus de 50% des navigants français aux différents brevets.

Il organise avec l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC) un concours annuel pour le recrutement et la formation des élèves pilotes de ligne. Ce recrutement est ouvert aux étudiants (stagiaires ab initio) ainsi qu'aux candidats qui sont déjà titulaires de titres aéronautiques. Les stagiaires retenus effectuent la formation pratique dans les centres du SEFA. L'ENAC assurant quant à elle la préparation des épreuves théoriques du brevet de pilote de ligne. Par ailleurs, les pilotes instructeurs du SEFA peuvent remplir des fonctions d'examineurs lors des tests organisés par le jury des examens de l'aviation civile. Enfin, le SEFA a aussi pour mission de promouvoir la formation aéronautique française auprès des états étrangers.

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

- 8 centres-écoles (Biscarosse, Carcassonne, Grenoble, Melun, Montpellier, Muret, St-Auban, St-Yan),
- 1 centre de maintenance (Castelnaudary),
- 168 instructeurs en vol et 40 instructeurs au sol,
- 31 planeurs qui ont réalisé 10.415 heures de vol,
- 31 entraîneurs au vol et simulateurs,
- 170 avions qui ont réalisé 72.136 heures de vol, de l'avion de début TB 10 à l'avion de transport (King Air, Corvette, ATR 42).

En 1994, le bilan de l'activité des centres écoles de l'Etat est le suivant :

- Plus de 1.000 stages ayant donné lieu à une présentation à une épreuve ont été réalisés.
- Le quart concerne des pilotes non professionnels : pilotes privés (TT), pilotes des corps techniques de la DGAC (CT), qualifications voltige, montagne, remorquage.
- 35% concerne des instructeurs : stage pratique d'instructeurs de vol à voile (ITP-IVT), stage pratique d'instructeur pilote privé (IATT), stage théorique ou pratique d'instructeur de pilote professionnel (IPP-IVI).
- 40% concerne des professionnels : pilote professionnel (PP), stage de vol aux instruments (IFR), formation au travail en équipage (FTE), stage pratique de pilote de ligne (PL), stages divers notamment au profit de stagiaires présentés par des pays étrangers.

### 3-7. REMONTÉES MÉCANIQUES

#### EVOLUTION DES EXAMENS Résultats sur les six dernières saisons

	1989/1990	1990/1991	1991/1992	1992/1993	1993/1994	1994/1995
<b>TOTAL PRÉSENTES</b>	<b>914</b>	<b>1 639</b>	<b>1 128</b>	<b>1 391</b>	<b>2 109</b>	<b>1 778</b>
Conducteurs	907	999	549	685	1 030	891
Agents d'exploitation	7	640	579	706	1 079	887
<b>TOTAL RECUS</b>	<b>665</b>	<b>1 268</b>	<b>893</b>	<b>1 118</b>	<b>1 709</b>	<b>1 462</b>
Conducteurs	659	799	426	560	843	734
Agents d'exploitation	6	469	467	558	866	728

#### Récapitulatif

TOTAL CANDIDATS ADMIS DEPUIS L'ORIGINE : 17 455	
AGENT D'EXPLOITATION	3 094 (année 1989)
TÉLÉSKIS	8 104 (année 1970)
TÉLÉSIEGES	4 221 (année 1972)
TÉLÉCABINES	1 033 (année 1976)
TÉLÉPHÉRIQUES	45 (année 1973)
ENGINS DE DAMAGE	948 (année 1986)

La profession fait un effort important 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"***

Le nombre de CAP délivrés est en progression constante depuis quelques années. Il est de 33 pour 1993 sur 37 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

*Les informations disponibles continuent de démontrer la situation exorbitante - en même temps qu'un certain statu quo - des transports routiers en matière de durée du travail, au regard de la moyenne des autres secteurs.*

*Les données relatives aux contrôles et aux sanctions pour 1994, incomplètes au moment de la confection de ce rapport, mettent néanmoins en évidence une augmentation des interventions, notamment en ce qui concerne la bonne utilisation du chronotachygraphe.*

*Sur le plan des accidents du travail, on a constaté en 1992 et en 1993 une évolution favorable. Les transports routiers restent toutefois une activité à risque élevé qui, statistiquement, est accentué dans un contexte de relance économique. D'ores et déjà, un certain effort de prévention est sensible comme le témoigne le développement des conventions d'objectifs, qui figure parmi les recommandations d'Yves Merlet dans son rapport, particulièrement pertinent dans un tel contexte.*

*Enfin, le bilan de la sécurité routière fait apparaître pour l'ensemble de 1994 une baisse du nombre des tués et du taux de gravité pour les usagers de poids-lourds, que les données enregistrées en fin d'année risquent cependant de compromettre.*

\* \*  
\*

#### 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 octobre 1994 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 (33,3 %) effectuent plus de 42 heures contre 6,5 % dans l'ensemble des activités :

21,9 % de 42 à 44 h contre 4,5 % dans l'ensemble des activités  
(en légère augmentation sur octobre 1994)  
11,4 % plus de 44 h contre 1,8 % dans le reste de l'économie.

#### **4-1.2. Enquête INRETS : Durée de travail des conducteurs professionnels**

L'INRETS a renouvelé en 1993/1994 une grande enquête sur les conditions de travail et de rémunération des conducteurs routiers marchandises (compte d'autrui et compte propre), et pour la première fois, élargi le cadre de cette enquête aux conducteurs voyageurs. Deux enquêtes avaient été menées sur le champ marchandises en 1975 puis en 1983. On a donc là des travaux à même de refléter une évolution sur longue période.

Les premiers résultats statistiques seront disponibles au cours de l'été 1995 concernant les conducteurs routiers marchandises.

La différence constatée dans les deux précédentes enquêtes entre les conditions de travail des conducteurs de la branche transports et celles des conducteurs des autres branches est toujours présente. Cette différence illustre le fait que le camionnage, dans la branche transport, occupe une place toute autre dans la valorisation de l'activité que dans les autres branches dont il n'est qu'un maillon de la valorisation d'un processus industriel ou commercial plus vaste.

Le fait important est celui d'une relative stagnation de la situation en matière de durée du travail. On remarque une légère aggravation pour les conducteurs de la branche transport, et une légère réduction des durées de travail chez ceux des autres branches.

La distinction entre conducteurs revenant quotidiennement à l'établissement et conducteurs partant en déplacement sur 2 à 4 jours, ou plus de quatre jours, est toujours opérante pour repérer des moyennes de durée hebdomadaires contrastées. Par contre, à ce niveau de généralité, d'autres variables telles que la taille de l'établissement d'attache, l'appartenance à un établissement unique ou à structure multiple ne sont guère opérantes pour différencier les régimes de travail.

Lors des enquêtes précédentes, l'analyse de l'organisation du travail en lien avec celle des durées de travail a établi que la présence d'éléments améliorant la régularité et la prévisibilité (fret, matériel spécifique, etc...) favorise la baisse de la durée du travail.

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

Selon les données fournies par l'UTP 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 à 37,98 pour 1994. En 1993, cette durée était estimée à 37,77.

#### **4-1.4. Durée du travail dans les transports aériens**

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

(Horaire hebdomadaire moyen). Il s'agit de données moyennes annuelles. La seule évolution sensible concerne la compagnie Air France qui est passée de 38 à 39 heures depuis le 1er octobre 1994.

- Air France 39 h
- Air Inter de 35 à 38 h
- TAT de 39 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 36, codifiés aux articles D.422-1 à D.422-16 du code de l'aviation civile.

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

- tout avion autre qu'un avion à réaction dont le poids total au décollage est supérieur à 14 tonnes : 85 heures de vol en durée mensuelle moyenne répartie sur l'année (art. D.422-3)

- tout avion à réaction dont le poids total au décollage est supérieur à 14 tonnes : 75 heures de vol en durée mensuelle moyenne répartie sur l'année (art. D.422-10).

Des accords d'entreprise concernant les compagnies régionales ainsi que la convention collective du personnel navigant technique des entreprises de travail aérien et assimilées, ont fixé des limitations plus favorables que celles des dispositions réglementaires et ont introduit des paramètres de fatigue qui sont absents du code. Mais la compagnie Air France qui avait des limitations plus favorables que celles fixées par le code de l'aviation civile est revenue aux dispositions légales (accord cadre du 27 mars 1994), ce qui a abouti à une redéfinition de la durée normale du travail et des paramètres qui lui sont associés.

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 Aviation Authorities a suscité de nombreuses propositions d'amendement ou de révision au niveau international. Un second projet a été à nouveau soumis à consultation mais n'a toujours pas abouti à ce jour.

Le texte qui résultera de cette procédure pourrait servir de base de travail pour l'élaboration 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 et moyens du contrôle à la DTT

#### A- organisation du contrôle

a) Une circulaire commune DPS/DTT du 26 octobre 1993 avait 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). La première étape a été réalisée début 1994 et la seconde a fait l'objet d'une mise en place progressive.

b) La pratique de **contrôles de la réglementation sociale communautaire concertés entre Etats membres** de la CEE limitrophes a été poursuivie fructueusement avec les Etats du Benelux, 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 CIFP d'Arras. Le CIFP de Toulouse a organisé également une formation- échange à laquelle ont pu participer des contrôleurs français en poste en Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon et leurs homologues espagnols.

#### B- Des moyens matériels et humains renforcés

##### a) Effectifs, recrutement et formation

En ce qui concerne l'effectif des contrôleurs des transports terrestres, soit 335 agents en poste au 31 décembre 1994 pour un effectif budgétaire de 347, la D.T.T. et la D.P.S. ont poursuivi leurs efforts pour atteindre l'objectif fixé à 350 agents ( 6 postes budgétaires nouveaux). L'adéquation effectif budgétaire et effectif réel a été activement recherchée. Elle a conduit à un recrutement exceptionnellement élevé en 1994 (de l'ordre de 40 agents).

L'intégration des adjoints de contrôle (catégorie C) en catégorie B a été poursuivie et sera terminée dès 1995 puisque les 37 derniers postes d'adjoints ont été transformés en postes de contrôleurs au titre du budget 1995, lequel comporte un effectif global autorisé de 353 postes, soit plus 6 par rapport à 1994.

En matière de formation, les agents issus des concours 1994 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 en matière pénale (nouveau code pénal).

Par ailleurs, dans le cadre de l'application de la circulaire du 26 octobre 1993 précitée, un premier stage de 3 jours, "les CDES et le contrôle des transports routiers" a été organisé pour les chefs de CDES.

#### *b) Moyens matériels*

Sur le plan matériel, l'administration a continué en 1994 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**.

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 1994 à 58 véhicules. Ainsi, les régions importantes disposent d'ores et déjà de trois voire quatre fourgons.

Le plan d'implantation des moyens de pesée fixe sur les axes autoroutiers à fort trafic de poids lourds a été poursuivi. Deux ponts "Pèse essieux" ont été acquis et huit mises en service ont été réalisées en 1994.

L'effort entrepris en 1992/1993 de doter les agents de contrôle d'une documentation spécialisée dans le domaine du transport de matières dangereuses a été poursuivi en 1994 (achat de mises à jour, du nouveau RTMDR applicable au 1er janvier 1995).

Des lecteurs manuels de disques de chronotachygraphe ont été largement diffusés.

Enfin, les vestes de contrôle affectés aux contrôleurs ont été renouvelées pour la moitié du corps, un nouveau modèle ayant été défini en conformité avec les normes européennes élaborées en vue de la sécurité des agents intervenant sur le domaine routier.

#### **4-2.2. Niveau du contrôle effectué sur route par l'ensemble des forces de contrôle**

L'analyse du résultat des contrôles des transports routiers, sur route et en entreprise, porte sur le 1er semestre 1994. Les données concernant le 4ème trimestre 1994 ne sont pas disponibles suite à un mouvement social dans le corps des contrôleurs des transports terrestres.

Pour le contrôleur sur route, les chiffres indiqués ci-après reproduisent l'activité conjointe des contrôleurs des transports et des autres corps de contrôle (gendarmerie, police, douane) dans le cadre des plans régionaux de contrôle instaurés par la circulaire n°87-42 du 12 mai 1987 ainsi que l'activité de l'inspection du travail dans les transports qui concerne principalement le contrôle en entreprise.

Les fonctions des différents agents chargés du contrôle des transports terrestres consistent à veiller au respect des différentes réglementations applicables à l'activité du transport routier et notamment :

- la réglementation des transports qui fixe les règles de la pratique de la profession,
- la réglementation sociale européenne qui définit la répartition des différentes occupations du conducteur (conduite - repos - attente) ainsi que les règles d'utilisation de l'appareil de contrôle,
- la réglementation applicable au transport de matières dangereuses,
- les prescriptions du Code de la Route, notamment les poids et dimensions, la vitesse, les interdictions de circuler.

Dans un contexte d'augmentation du trafic des poids lourds et d'élargissement de la concurrence, ces contrôles visent au respect de la concurrence et à l'amélioration des conditions de travail, contribuent à la préservation des conditions de sécurité routière et participent à la conservation du réseau routier national.

#### Nombre de véhicules contrôlés

	1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
- Par tous les corps de contrôle	295 179	335 053	164 593	166 058
- Par les contrôleurs des transports	208 424	239 500	118 439	116 544

Le nombre de véhicules étrangers contrôlés représente 20,6% de l'ensemble (20,4% au 1er semestre 1993) dont 75% par les contrôleurs des transports.

Les véhicules effectuant des transports de marchandises représentent 94,5% du total des véhicules contrôlés.

#### Nombre de journées transports contrôlées Véhicules en infraction

1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
46 981	55 747	28 730	26 971

On constate une légère baisse du nombre de véhicules en infraction; au 1er semestre 1994, ils représentent 16% du nombre total des véhicules contrôlés (17,5% au 1er semestre 1993) soit environ 1 véhicule sur 6.

Cela est dû à une régression des véhicules français en infraction : - 8,4% par rapport au 1er semestre 1993 alors que les véhicules étrangers en infraction sont en augmentation : + 5,6% pour la même période.

### Les infractions relevées par procès-verbaux

	1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
-Règlementation sociale européenne	34 426	39 978	19 688	20 993
-Règlementation des transports	4 860	6 144	3 059	3 133
- Matières dangereuses	2 657	2 645	1 383	1 261
- Code de la Route	3 235	2 593	1 369	1 453
- Autres	1 336	1 373	639	684

Le nombre d'infractions à la réglementation sociale européenne représente 54,3% de l'ensemble des infractions relevées sur route par procès-verbaux et par timbre-amendes (52,6% au 1er semestre 1993).

Sur les 20.993 infractions à la réglementation sociale relevées par PV, 16.075 concernent des dépassements de temps de conduite ou des insuffisances de repos soit 76,5%. Sur le total de ces infractions, 543 constituent des délits.

#### - Le niveau du contrôle des forces de police et de la gendarmerie

Il n'est pas possible de déterminer, dans les chiffres globaux ci-dessous, ceux qui relèvent de contrôles d'initiative, c'est-à-dire, opérés sans le concours des contrôleurs des transports et ceux concernant l'exécution des plans régionaux de contrôle. La gendarmerie communique uniquement le nombre d'infractions relevées en matière sociale par procès-verbaux.

	POLICE		GENDARMERIE	
	1993	1994	1993	1994
Nombre de véhicules contrôlés	157 746	176 886		--
Nombre d'infractions relevées par procès-verbaux	25 560	32 749		--
Nombres d'infractions relevées par procès-verbaux en matière sociale	13 311	15 978	139 543	164 162

### 4-2.3. Le contrôle en entreprise effectué par les contrôleurs des transports et l'inspection du travail des transports

Les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs du travail des transports se rendent dans les entreprises afin de procéder au prélèvement de feuilles d'enregistrement (proportionnel au nombre de conducteurs de l'établissement) en vue d'apprécier le comportement général de l'entreprise au regard de la réglementation sociale européenne.

Un contingent annuel de disques a été fixé conformément aux prescriptions européennes (1% des journées de travail des conducteurs tant sur route qu'en entreprise).

#### Nombre d'entreprises contrôlées

	1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
-Par les contrôleurs des transports	3 730	3 987	2 074	1 806
-Par les inspecteurs du travail-transport	3 530	4 532	2 201	2 412
<b>TOTAL</b>	<b>7 260</b>	<b>8 519</b>	<b>4 275</b>	<b>4 218</b>

Les 4.218 entreprises contrôlées au 1er semestre 1994 se répartissent comme suit :

- transport marchandises : 3.907
- transport voyageurs : 311
- transport pour compte d'autrui : 4.040
- transport pour compte propre : 178

#### Nombre d'équipages contrôlés

	1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
-Par les contrôleurs des transports	26 772	26 728	13 098	12 859
-Par les inspecteurs du travail-transport	19 020	23 167	10 856	12 872
<b>TOTAL</b>	<b>45 792</b>	<b>49 895</b>	<b>23 954</b>	<b>25 731</b>

#### Nombre de journées transports contrôlés

	1992	1993	1er semestre 1993	1er semestre 1994
-Par les contrôleurs des transports	299 134	306 428	148 936	153 966
-Par les inspecteurs du travail-transport	208 825	353 517	134 706	248 822
<b>TOTAL</b>	<b>507 959</b>	<b>659 945</b>	<b>283 642</b>	<b>402 788</b>

Le nombre de journées transports ou nombre de disques contrôlés a augmenté de plus de 40% par rapport au 1er semestre 1993.

- **Les infractions**

Le nombre total d'infractions relevées à la suite de contrôle en entreprises est de 24.201 dont 213 délits. 74% des infractions relevées en matière sociale en entreprises sont relatives aux temps de conduite et de repos.

Au cours du 1er semestre 1994, 1.777 procès-verbaux ont été transmis aux parquets.

**4-2.4. Sanctions prononcées**

- *Montant des amendes*

Les amendes connues prononcées au 1er semestre 1994 pour des infractions relevées à la suite de *contrôles en entreprise* se répartissent comme suit :

- 89,2% inférieures ou égales à 1.300 francs.
- 10,8% supérieures à 1.300 francs.

Les chiffres portent sur 5.586 amendes prononcées.

- *Immobilisation*

L'ensemble des corps de contrôle dans le cadre des plans régionaux de contrôle et l'inspection du travail des transports ont procédé à 5.059 immobilisations de véhicules contre 4.704 pour le 1er semestre 1993.

2.725 concernent des vérifications à la réglementation sociale (durées de conduite excessives ou insuffisances de repos) et 128 des infractions à la réglementation relative au transport de matières dangereuses.

- *Sanctions prononcées à l'encontre des transporteurs étrangers*

6.121 consignations dont 4.409 relatives à la réglementation sociale européenne ont été demandées aux transporteurs infractionnistes ne pouvant justifier d'un domicile ou d'un emploi sur le territoire, soit une augmentation de plus de 24% par rapport au 1er semestre 1993.

Pour un taux de 13,9% de véhicules étrangers en infraction pour le 1er semestre 1994, on observe une forte augmentation (39%) du nombre d'infractions relevées par procès-verbal et par amende forfaitaire soit 8.307 infractions (5.969 pour le 1er semestre 1993).

Ainsi, pour les six premiers mois de l'année 1994, on constate en moyenne 1,74 infractions par véhicule contre 1,32 en 1993 pour la même période.

Le montant global des consignations perçues par les contrôleurs des transports pour toutes les réglementations est de plus de 4 millions de francs contre 3,5 millions au 1er semestre 1993.

### 4-3. L'ACTIVITÉ DES COMMISSIONS DE SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Sans préjudice du renforcement de certaines sanctions pénales pour les infractions les plus graves, la réactivation des commissions des sanctions administratives a été jugée indispensable pour permettre une meilleure régulation de l'exercice de la profession en associant plus étroitement leurs représentants.

Dix neuf régions ont, au cours de l'année 1994, réuni leurs commissions des sanctions administratives.

Les régions Provence-Alpes-Côtes d'Azur et Midi-Pyrénées l'ont fait en janvier et mars 1993.

La région Ile-de-France attend pour réunir la sienne, de disposer des textes spécifiques (en cours d'élaboration).

A la fin de l'année, les dossiers de 53 entreprises particulièrement infractionnistes ont été présentés à ces commissions, pour manquements graves ou répétés à la réglementation des transports, du travail et de la sécurité.

La plupart des infractions concernent la réglementation sociale européenne (délits pour détérioration de chronotachygraphes ou infractions multiples aux temps de conduite et de repos); les autres se rapportent à d'autres réglementations des transports, notamment celles concernant la falsification de documents et les transports sans autorisation.

Les sanctions proposées, selon la gravité des faits commis ont été le retrait à titre temporaire ou définitif de tout ou partie des autorisations de transport (copies conformes de la licence communautaire, titres nationaux ou internationaux).

#### ACTIVITÉS DES CSA EN 1994

Nombre de réunions : 24

Nombre de réunions par CSA : 1 à 3 selon les régions

Nombre d'entreprises passées en CSA : 53

Nombre d'entreprises passées en CSA par région : 1 à 5 selon les régions.

#### Sanctions proposées

##### \* Autorisations

Retrait définitif	SUSPENSION					
	1 mois	2 mois	3 mois	4 mois	6 mois	1 an
37	5	7	35 dont 22 autorisations pour service occasionnel	15	61 dont 25 (autorisations pour service occasionnel)	
37	47			76		

##### \* Copies conformes de licences communautaires

Retrait définitif	SUSPENSION					
	1 mois	2 mois	3 mois	4 mois	6 mois	1 an
28	6	3	35	36	91	16
28	44			143		

### **Autres sanctions**

- Mise au garage : 4 véhicules (pour 3 mois)
- 2 reports de décision à 4 mois
- Avertissement à 2 entreprises.

Ces propositions ont toutes fait l'objet d'arrêtés préfectoraux (les sanctions prononcées reprenant les propositions des CSA).

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

L'Inspection du Travail des Transports a pour mission de contrôler l'application des dispositions du code du travail et des textes conventionnels dans les secteurs placés sous l'autorité du Ministre chargé des Transports. Au 31/12/94, on comptait à l'effectif budgétaire 147 agents (contrôleurs, inspecteurs, et hiérarchie) et 138 agents à l'effectif réel. Sur le terrain, on comptait 116 agents assumant des fonctions de contrôle.

Le champ des interventions de l'Inspection du travail des transports couvre les domaines des salaires, de la durée du travail, de l'emploi, du fonctionnement des institutions représentatives du personnel et de la négociation collective. Avec la mise en oeuvre du volet social issu des discussions du groupe de travail "Contrat de progrès" des transports routiers de marchandises, elle se voit confier un rôle d'interlocuteur et de conseil dans les réorganisations nécessitées par la recherche de la transparence des durées de travail des conducteurs longue distance.

Au moment de la confection de ce rapport, les statistiques reflétant l'ensemble de l'activité de l'Inspection du travail des transports pour 1994 ne sont pas disponibles. En revanche, la synthèse des statistiques trimestrielles relatives aux opérations de contrôles liées à l'application de la Règlementation sociale européenne, a pu être effectuée pour l'ensemble de l'année 1994. On peut en tirer les informations suivantes :

Les contrôles en entreprise sont la forme privilégiée d'intervention de l'Inspection du travail des transports puisqu'elle est à même de relier les éléments obtenus à partir de la lecture des disques à l'ensemble des paramètres de la gestion sociale dont elle a connaissance à l'occasion de contrôles en entreprise. Ainsi, les disques correspondant à 98 % des journées de travail contrôlés par l'Inspection du travail sont prélevés lors de contrôles d'entreprise.

Au total pour 1994, 496 345 journées de travail ont été contrôlées par l'Inspection (en entreprise et sur route) et 24 248 infractions relevées par procès-verbal. Lors des contrôles en entreprise, 108 964 infractions ont donné lieu à avertissement.

L'analyse des infractions relevées par procès-verbal fait apparaître que les infractions aux durées de conduite et de repos sont très nombreuses, mais également que l'utilisation correcte du chronotachygraphe est maintenant perçue comme l'instrument essentiel de la transparence des durées de travail :

- sur route, les infractions aux durées de conduite et de repos représentent 53,76 % du total des infractions relevées, tandis que 33 % des infractions concernent la non-manipulation du sélecteur de temps de travail
- en entreprise, les infractions aux durées de conduite et de repos forment 61 % du total, et la non-manipulation du sélecteur de temps de travail, 27,51 %.

C'est donc pratiquement le tiers des infractions qui portent sur la mauvaise manipulation du chronotachygraphe, ce qui confirme et justifie la priorité désormais attachée par l'Inspection à ce facteur essentiel de la transparence.

#### 4-5. LES ACCIDENTS DU TRAVAIL- BILAN ET PRÉVENTION -

##### 4-5.1. Les accidents du travail

###### A - 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.).

###### B- Bilan 1992 et 1993 (ensemble de l'économie)

En 1992, pour la première fois depuis 1987, on a enregistré l'arrêt de la hausse des accidents du travail, pour une diminution de l'emploi de - 0,8%.

Cette évolution se serait confirmée en 1993, l'emploi diminuant de moins 1,7% (chiffres provisoires).

	en %			
	Total des accidents	décès	Accidents avec incapacité	Fréquence
1992	- 4,6	- 5,4	- 9,2	- 4,3
1993	- 11,4	- 18	- 15,9	- 10

###### C- Secteur des transports (1992)

En 1992, pour l'ensemble transport et manutention dont la population salariée avait augmenté de 0,1% par rapport à 1991, on constate une diminution de tous les indicateurs :

- nombre d'accidents avec arrêt : - 5,2% (au lieu de + 4,5%)
- nombre d'accidents graves avec IP : - 9,7% (au lieu de + 3,4%)
- nombre de journées perdues pour IT : - 2% (au lieu de + 7,9%)
- nombre de tués : - 21 unités (au lieu de - 9) soit - 10,7%

Ces tendances suivent donc celles relevées pour l'ensemble des activités, et ne sont pas sans lien avec le ralentissement de l'économie.

### a - Accidents suivant les différents modes de transport

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

On relève 28 616 accidents du travail avec arrêt en 1992 contre 29 437 en 1991 soit 8,77% par rapport à l'effectif considéré (9,23% en 1991).

- En transport de voyageurs, le nombre des accidents avec arrêt comme celui des accidents graves diminue.  
Le nombre des accidents mortels diminue également de 20 unités.
- En transport de marchandises, l'aggravation très légère des accidents avec arrêt constatée en 1991 (avec un taux de 11,01% par rapport à l'effectif) tend à se tasser : 10,73%.  
Les accidents mortels diminuent de 18 unités.

Le tableau suivant compare, pour 1990 et 1991, les pourcentages d'accidents du travail par rapport aux effectifs pour l'ensemble des activités économiques et pour 3 sous-secteurs significatifs des transports *terrestres* :

	Toutes activités (total 15 CTN)		Routiers Marchandises		Routiers Voyageurs		Fluviaux Marchandises	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Accidents + arrêt	5,4	5,21	11,6	11,12	3,63	3,59	11,19	13,1
Accidents graves	0,47	0,43	1,24	1,2	0,43	0,37	1,31	2
Accidents mortels	0,0074	0,007	0,07	0,058	0,02	0,012	0,09	0

On constate une très légère baisse de l'ensemble des indicateurs comme les années précédentes, mais le taux des accidents mortels en "transport routier de marchandises" reste près de 10 fois supérieur à la moyenne nationale, celui des accidents graves 3 fois et celui des accidents avec arrêt 2 fois.

(1) Le "secteur transports" pris en considération comprend : les chemins de fer d'intérêt général et d'intérêt local, les transports par véhicules isothermes, les transports urbains et routiers de voyageurs, les entreprises de location de véhicules industriels et d'autocars, les transports routiers associés, les transports routiers de marchandises, les transports fluviaux de passagers et marchandises, les commissionnaires de transports routiers, les commissionnaires, agences de transports fluviaux, courtiers de fret pour la navigation fluviale ainsi que les remontées mécaniques (hors SNCF et RATP).

Il est intéressant de comparer l'évolution dans les mêmes secteurs entre 1991 et 1992.

en %

	Toutes activités (total 15 CTN)		Routiers Marchandises		Routiers Voyageurs		Fluviaux Marchandises	
	1991/1990	1992/1991	1991/1990	1992/1991	1991/1990	1992/1991	1991/1990	1992/1991
Accidents + arrêt	+ 3,4	- 4,6	+ 2,8	- 1,1	+ 10,8	- 0,2	- 7	- 11,7
Accidents graves	+ 1,7	- 9	- 2,4	- 4,2	+ 3	- 11,6	- 30	+ 42,9
Accidents mortels	- 10,9	- 10	- 11,6	- 13	non significatifs			

On note la poursuite de l'amélioration du bilan sauf pour les accidents graves en "transports fluviaux de marchandises"

- Remontées mécaniques

On remarque, pour une hausse de la population salariée de + 5,7% une diminution du nombre des accidents avec arrêt de - 8,45%, mais une légère augmentation du nombre des accidents avec IP.

#### b) - Accidents dûs aux véhicules

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

Comme le montre le tableau ci-après, la proportion des accidents dûs aux véhicules est bien évidemment dans l'ensemble "Transport et manutention" très supérieure à celle de l'ensemble des activités économiques. Par rapport à 1991, elle s'accroît légèrement.

#### ACCIDENTS DUS AUX VÉHICULES

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

	TOTAL	dont cause Véhicules (éléments 08)	1992 (%)	Rappel 1991 (%)
<b>ACCIDENTS AVEC ARRÊT</b>				
Total général toutes activités	750 058	34 037	4,5	3,4
Transports et manutention	55 101	7 781	14,1	12,6
Transport voyageurs	3 287	346	10,5	9,96
Transport marchandises	24 026	3 210	13,4	12,34
<b>ACCIDENTS GRAVES (I.P.)</b>				
Total général toutes activités	61 998	5 232	8,4	7,8
Transports et manutention	5 258	1 182	22,5	21,9
Transport voyageurs	281	54	19,2	23,5
Transport marchandises	2 503	566	22,6	23,7
<b>ACCIDENTS MORTELS</b>				
Total général toutes activités	1 024	432	42,2	40,5
Transports et manutention	175	130	74,3	71,4
Transport voyageurs	8	8	100	81,8
Transport marchandises	112	112	100	73,8

- Pour les transports aériens, où les accidents sont relativement peu nombreux par rapport aux effectifs, la part des accidents dûs aux véhicules est particulièrement importante : on constate l'aggravation des accidents avec arrêt.

	TOTAL	dont cause Véhicules (éléments 08)	Rappel 1992 (%)	Rappel 1991 (%)
ACCIDENTS AVEC ARRÊT				
Personnel non navigant	873	92	10,5	7,5
Personnel navigant	787	622	79	72,7
ACCIDENT GRAVES (I.P.)				
Personnel non navigant	158	23	14,5	8,3
Personnel navigant	66	26	39,3	44,2
ACCIDENTS MORTELS				
Personnels non navigant	1	N.D.		
Personnel navigant	7			

- **Coursiers : des risques accrus**

La Commission sociale du CNT avait appelé l'attention à plusieurs reprises sur les risques élevés d'accidents dans ces types d'activité où les contraintes de rapidité sont parfois exorbitantes, que dénonce également Yves Merlet dans son rapport sur la prévention des accidents de travail en T.R.M..

Ainsi pour les "autres activités de coursier (autres que celles exercées par la Poste) - acheminement courrier, lettre, colis généralement en express - activité de coursiers urbains et taxi - marchandises". (risque 641 CA), on constate, pour un effectif de 17.637 salariés:

1992	1 Nombre	2 % Effectif	3 Nombre accidents cause véhicules (risque 08)	3/1 %
Accidents avec arrêt	2 284	12,95	1 090	48
Accidents graves	224	1,27	146	65
Accidents mortels	8	0,045	8	100

On relève les taux importants d'accidents par rapport aux effectifs, et, évidemment, la part prépondérante des accidents dus aux véhicules.

#### 4-5.2. La prévention des accidents du travail

##### A- Manutention manuelle et mécanique - Campagne de prévention de la CNAM

- Définition

"On entend par manutention manuelle 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".

- Ce risque est une cause importante d'accident du travail :

- Un accident du travail sur trois avec arrêt est dû aux manutentions manuelles : 26% par manipulation d'objet et 6% par transport manuel. Les accidents ont entraîné, en 1992, des incapacités permanentes dans 26% des cas et entraîné 20 décès.

- 6 activités économiques représentent 85% des risques, parmi lesquelles figurent les activités de transport : transport routier de marchandises, frigo et denrées périssables, enlèvement d'ordures et de déchets, location de véhicules avec chauffeur, collecte et distribution du fret, déménagement, entreprises de manutention, docker, manutention portuaire et aéroportuaire, entrepôt et dock, commerce de gros, centrale d'achat, commissionnaire et représentant avec manutention de marchandises.

- Ce risque a déjà fait l'objet de recommandations : directives européennes - Décret d'application du 3 septembre 1992 - Recommandation CNAM 344 - (éviter le recours à la manutention manuelle - limiter l'effort - évaluation des risques - information et formation (stage gestes et postures).

- En 1993, le Conseil Supérieur des risques professionnels a décidé le lancement d'une campagne de prévention préparée et mise au point en collaboration avec le ministère du travail, la CNAM et l'INRS. Cette campagne ciblée sur les chefs d'entreprises (particulièrement les PME) et les salariés, implique la participation des CNAM, des médecins du travail, des organismes spécialisés (ANACT), des partenaires institutionnels, des organisations professionnelles (patronales et salariales).

- Ses objectifs sont de faire prendre conscience des risques et enjeux liés aux manutentions manuelles et de leurs conséquences, d'inciter les entreprises à mieux organiser leurs manutentions manuelles et à aménager les postes de travail et les informer de la nouvelle réglementation qui découle de la directive européenne.

Les principes généraux de cette campagne sont les suivants :

- 1- éviter le recours aux manutentions manuelles par des mesures d'organisation appropriées et par un équipement supprimant ces manutentions
- 2- limiter l'effort physique et les risques encourus par la mise à disposition du travailleur de moyens mécaniques d'aide et de préhension
- 3- informer sur le poids de la charge, sur la position du centre de gravité et sur les risques encourus et, en dernier recours, former aux gestes et postures.

Une première phase, menée en 1994 a permis la formation et l'information des différents acteurs et partenaires en entreprise, comme l'information des partenaires institutionnels.

En 1995, la seconde phase permettra de sensibiliser les chefs d'entreprises et les salariés, et proposera assistance et conseil dans la mise en place de solutions, avec la participation du Ministère du Travail telle qu'elle a été définie par la circulaire DRT n° 95/1 du 2 janvier 1995 :

- sensibilisation des entreprises
- mobilisation des médecins du travail
- meilleure connaissance des risques et incitation à la prévention
- poursuite de la formation des agents de contrôle.

Un certain nombre d'outils et de support d'information et de sensibilisation mis au point par la CNAM et l'INRS peuvent être obtenus, notamment auprès des CRAM et les Caisses Générales de Sécurité Sociale.

### **B- Prévention du risque routier en entreprise : action de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière**

L'objectif est de prévenir le risque des accidents de circulation dans les entreprises de l'ensemble du secteur économique, et donc, a fortiori, parmi celles du secteur du transport.

- En application de la décision du C.I.S.R. du 17 décembre 1993 désignant l'entreprise comme axe prioritaire de l'action de l'Etat, le gouvernement a engagé avec les assurances une démarche partenariale en matière de prévention. Une convention triennale a été signée le 15 novembre 1994 avec les trois grandes familles de l'assurance (F.F.S.A., G.E.M.A., GROUPAMA). Elle prévoit de dégager 0,5% du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance, chaque année la prévention du risque routier en entreprise est une des actions prioritaires à mener dans le cadre de cette convention.

- Dans le cadre de ce partenariat, la DSCR a défini avec ses partenaires les modalités de mise en oeuvre de son action vers le milieu professionnel. Cette action comporte trois étapes :

- formation des réseaux de l'assurance et des caisses régionales d'assurance maladie,
- définition d'une démarche méthodologique de prise en compte du risque routier par les entreprises,
- contrôle de la qualité des prestations offertes par les consultants et bureaux d'études intervenant dans ce domaine.

- Une nouvelle charte sécurité routière a été préparée avec la société ESSO. Elle prévoit un programme d'actions visant à consolider les résultats déjà obtenus concernant le comportement routier des personnels de l'entreprise et de ses sous-traitants. En outre, la compagnie Continent Assurances, signataire d'une charte en 1993, a présenté cette année les premiers résultats de 23 entreprises ayant réalisé un programme de maîtrise de leur risque routier, le nombre et la gravité des accidents de ces entreprises ont diminué de 28%.

- Un module de sensibilisation aux enjeux de sécurité routière en milieu professionnel a été produit. Il a concerné les agents généraux du groupe AXA Assurances. Son but est de donner à ces agents les outils et les supports nécessaires pour sensibiliser et informer les chefs d'entreprise. Cette action sera renforcée en 1995.

- Le partenariat France Routes a été reconduit pour la quatrième année consécutive.

### C- Conventions nationales d'objectifs (tableau 23 bis)

Les contrats d'objectifs passés dans le cadre des conventions nationales 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 avaient été passés, pour une somme totale de 42 MF.

En 1993 et en 1994 l'effort s'est considérablement accru puisque 118 contrats ont été passés pour une somme totale de 25 MF.

Ces 327 contrats se répartissent entre les différentes activités comme suit :

- Transport routier	259 contrats pour 51,5 MF
- Déménagement	25 contrats pour 2,5 MF
- Ordures, déchets industriels	23 contrats pour 6,5 MF
- Remontées mécaniques	20 contrats pour 6,8 MF

### D- Rapport sur la sécurité et prévention des accidents du travail en transport routier de marchandises -

A la demande du Ministère des Transports, dans le prolongement des travaux du Contrat de Progrès, Yves MERLET, chargé de mission au Conseil Général des Ponts et Chaussées, a établi un rapport sur la sécurité et la prévention des accidents du travail en transport routier de marchandises, qui a été remis le 28 février.

En introduction le rapporteur rappelle le bilan particulièrement préoccupant des accidents du travail dans la branche du transport routier de marchandises (TRM) qui occupe le deuxième rang, juste derrière les BTP. Dans l'ensemble des activités rattachées au Comité Technique de la CNAM "Transport et Manutention", la part des accidents graves et mortels est nettement supérieure à celle des effectifs : 60% des accidents, pour 40% des effectifs. De plus, les conducteurs sont tout particulièrement exposés au risque d'accident de circulation : 80% des accidents mortels les concernant sont des accidents de la route.

Au vu d'expériences ayant contribué à améliorer la sécurité menées par quelques entreprises et après consultation de nombreux experts et institutions concernées, un certain nombre de propositions sont émises qui peuvent s'articuler autour de quelques axes :

- *La nécessaire transparence de la durée du travail.*

Agissant sur les conditions de travail, elle est l'élément essentiel d'une meilleure sécurité du travail.

Cela pose la question de l'utilisation du chronotachygraphe, d'une formation en conséquence des conducteurs, comme du personnel d'encadrement et, en cas de non-manipulation, d'une politique de sanction clairement définie et appliquée notamment sur le terrain judiciaire (le rapporteur préconise la mise en responsabilité du chef d'entreprise).

Les entreprises qui ont réceptives à une telle démarche de transparence doivent être encouragées et les efforts accomplis pour réduire le temps de travail pourraient être compensés par une aide à la création d'emplois spécifiques aux transports routiers de marchandises, dispensée sous le contrôle de l'Inspection du Travail.

- *Une meilleure prise en compte de l'état de santé du personnel de conduite*

Les moyens sont nombreux : information sur les principes généraux d'alimentation et sur les conditions de la vigilance, examen d'aptitude médicale dès l'entrée dans la profession que ce soit comme salarié ou non salarié, suivi dans le cadre de visites médicales spécifiques, accueil en inaptitude des conducteurs de moins de 50 ans.

- *L'amélioration technique des véhicules*

Préconisant l'installation de dispositifs anti blocage des roues pour des véhicules à partir de 7,5 tonnes et de ralentisseurs pour les véhicules de plus de 13 tonnes, le rapporteur souhaite fiabiliser les visites techniques en renforçant et modernisant les services compétents dont l'action devrait être étendue (contrôle et conduite).

- *L'extension de la formation à la sécurité*

Les expériences ont démontré leur nécessité : mise en place de moniteurs de sécurité d'entreprises ou interentreprises (comme l'avait suggéré la commission sociale et de sécurité du CNT dans son rapport présenté en 1994), extension du dispositif récent de formation obligatoire périodique à la sécurité aux personnels dirigeants et d'encadrement des entreprises de transport pour compte d'autrui, comme pour compte propre, création d'un organisme capable de mettre à disposition des conducteurs remplaçants (comme aux Pays-Bas).

- *La sécurité routière, axe essentiel de prévention*

Les excès de vitesse des poids lourds, comme le débridage des limiteurs doivent être sanctionnés plus lourdement et les possibilités de contrôle a posteriori des vitesses rétablies.

Le dispositif REAGIR qui permet, au vu d'une analyse des causes d'un accident, d'identifier les moyens propres à éviter son renouvellement doit être mieux utilisés en direction des entreprises de T.R.M.. Aussi le rapport suggère-t-il que l'Inspection du Travail soit destinataire des enquêtes.

- *Le développement de la synergie entre les différents acteurs*

Plusieurs voies sont indiquées :

- la création au niveau régional d'une instance de prévention des accidents du travail coordonnant l'action de la DTT, la DRE, la CNAM, la médecine du travail et les syndicats patronaux et ouvriers : elle étudierait les accidents et proposerait les mesures de prévention nécessaires;
- en entreprise, une plus grande implication des représentants du personnel dans la définition et l'adoption d'une politique de prévention pour lesquelles le concours des CHSCT devra être systématique;
- le recours aux outils proposés par la CNAM, notamment des conventions d'objectifs sur la base d'un diagnostic de la sinistralité des entreprises, de la typologie des accidents survenus et d'un programme d'actions adapté (formation à la sécurité, équipements...).

En conclusion il est fait appel à une mobilisation de l'ensemble des professionnels, comme de tous les services concernés du Ministère des transports qui doivent plus que dans le passé conjuguer leurs efforts avec ceux des autres ministères ou institutions intéressés (Travail, Affaires Sociales, Industries, CNAM, etc...), avec la participation plus active des assurances.

Le rapport suggère qu'un bilan des progrès réalisés dans l'avancement des mesures proposées et des résultats en matière d'accidents du travail soit établi chaque année par la Commission Sociale et de la Sécurité du CNT.

Celle-ci souhaite en effet que l'amélioration du bilan des accidents et l'extension des actions de prévention se poursuivent durant la période de relance économique qui semble s'amorcer.

**D- Remontées mécaniques -**

Selon les termes de la circulaire n° 94-39, du 29 avril 1994, une campagne de renforcement des marches de passerelles des remontées mécaniques est lancée afin de parvenir à une protection complète des personnels amenés à circuler sur ces équipements.

**4-5.3. R.A.T.P. (tableau n° 24) -**

Globalement, le nombre d'accidents du travail avec arrêt a légèrement augmenté en 1994 : pour un effectif moyen annuel administré de 39.519 (soit -0,25 %) il a été de 2.484 (soit + 7,1 %). 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 favorable depuis 1992, s'est à nouveau dégradé en 1994.

	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
1994	39 519	2 484	6,29

En 1994, la baisse apparente des taux de fréquence et de gravité est factice : en effet, si en 1993, ces taux avaient été calculé à partir des mêmes bases (heures réellement travaillées), les taux de fréquence et de gravité, pour 1994, augmenteraient respectivement de 2,09 et de 0,03 par rapport à l'année précédente.

Parmi les causes d'accidents avec arrêt, les plus forts pourcentages en 1994 sont atteints, soit par les accidents de circulation, manutention, stockage : 32,4%, soit par rixes, agressions ou attentats : 36%.

La RATP mène une action de formation à la sécurité de ses agents :

- Une formation générale :

en 1994, 2.621 stagiaires ont bénéficié de cette formation pour un nombre d'heures de 12.112.

- Des formations spécifiques (maintenance en matériel incendie) :

en 1994, 50 stagiaires en ont bénéficié pour un total de 650 heures.

#### 4-5.4. S.N.C.F. (tableau n° 24)

On constate, pour une baisse d'effectif de - 3,2% une baisse des accidents avec arrêt de - 0,2% entraînant une augmentation du taux de fréquence (37,3 au lieu de 36,1).

Le nombre de journées d'absence et le taux de gravité, qui avaient diminué en 1993, augmentent à nouveau.

En revanche le nombre d'incapacités permanentes baisse et celui des accidents mortels reste stable.

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

- Le nombre d'accidents par fonction reste constant, les fonctions "transport" et "équipement" restant les plus exposées :

transport	: 28,9 (29,7 % en 1993)
équipement	: 30,8 (31 % " )
matériel	: 23,8 (23 % " )
commercial	: 10 (9,5% " )

- Le nombre d'accidents par cause est très différent :

Les accidents les plus nombreux sont liés à la circulation, la manutention et au stockage = 61,5% (1993 : 62,4%).

Les accidents de circulation sur la voie publique ou la voie ferrée liés à l'activité du travailleur (code 08) restent peu nombreux, s'ils augmentent légèrement : 4,6% (1993 : 3,5%).

- Les plus forts taux de fréquence sont enregistrés pour le personnel sédentaire :

	Personnel roulant					Personnel sédentaire				
	1990	1991	1992	1993	1994	1990	1991	1992	1993	1994
Nombre d'accidents	966	983	1 044	959	1 102	6 727	6 475	6 089	5 493	5 067
Effectif moyen mensuel	28 196	28 303	27 769	27 193	26 471	130 802	125 254	117 662	109 582	104 081
Taux de fréquence (‰)	34,2	34,7	37,6	35,3	41,6	51,4	51,7	51,7	50,1	48,7
	↗	→	↗	↘	↗	↘	→	→	↘	↘

Les risques se sont aggravés pour le personnel roulant, alors que pour le personnel sédentaire, pour lequel le taux était plus élevé, la situation tend à s'améliorer légèrement.

- La part du nombre de journées d'absence pour accidents du travail du personnel contractuel est supérieure à celle qu'il occupe dans l'ensemble des effectifs, et tend à augmenter.

	Part dans l'effectif (%)	part du nombre de journées d'absence pour AT (%)
Cadre permanent	95,2	92,6
Cadre contractuel	4,7	7,3

- L'évaluation budgétaire du programme de sécurité présenté dans les Etablissements s'est élevé en 1994 à 222,3 MF soit plus 10% sur 1993.

#### 4-5.5. Cotisations "accidents du travail" (tableau n°25)

### 4-6. LES INSTITUTIONS REPRÉSENTATIVES DU PERSONNEL -

#### 4-6.1. Les Comités d'Hygiène de Sécurité et des Conditions de Travail (C.H.S.C.T.) (Tableau n° 26)

Le taux général de mise en place des C.H.S.C.T. dans les établissements de plus de 50 salariés est stable, autour de 86%. Mais une analyse par secteur professionnel fait apparaître que ce taux n'atteint en 1994 que 77,5% dans les transports routiers.



### Délégués du personnel

Délégués du Personnel	1983	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	7 851	7 511	8 219	8 063	8 103	8 665	8 786	8 905	9 046	9 045
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	2 984	3 116	4 179	3 877	3 808	3 917	3 962	4 555	4 063	4 476
Nombre de procès-verbaux de carence	796	1 207	1 515	1 756	1 902	1 806	2 420	2 663	2 757	2 575
<i>Pourcentage</i>										
<i>Ligne 2</i>										
<i>-----</i>	30	41,48	50,84	48,08	47	42,2	45,09	51,15	44,91	49,48
<i>Ligne 1</i>										

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

Source : Inspection du Travail des Transports.

#### 4-6.3. Les comités d'entreprise (période du 1 Janvier 1992 au 31 décembre 1993)

Le taux de mise en place des comités d'entreprise progresse légèrement dans l'ensemble des secteurs contrôlés par l'Inspection du travail des transports. Par contre, on constate un recul sensible du taux de mise en place des C.E. dans les transports routiers et dans les activités auxiliaires de transport (recul de 5%), alors que le nombre des établissements assujettis a fait un bond de 13%.

Le tableau ci-après fait le bilan au 31 décembre 1993 de la mise en place des comités d'entreprise.

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

## Comités d'entreprise

	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	
<b>Comités d'entreprise</b>										
<b>Ensemble des transports :</b>										
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 439	553	1 546	1 548	1 679	1 677	1 798	1 831	1 939	
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	1 262	312	1 381	1 366	1 469	1 435	1 552	1 592	1 696	
Nombre de P.V. de carence	71	76	118	106	129	146	166	150	140	
<i>Pourcentage</i>	<i>Ligne 2</i> ----- <i>Ligne 1</i>	87,7	84,48	89,33	88,24	87,49	85,57	86,32	86,95	87,87
<b>Comités d'entreprise - transports routiers et activités auxiliaires du transport :</b>										
Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 166	1 124	1 109	1 113	1 229	1 213	1 324	1 329	1 512	
Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	979	948	1 036	957	1 052	1 039	1 113	1 152	1 216	
Nombre de P.V. de carence	60	71	109	96	112	133	151	139	133	
<i>Pourcentage</i>	<i>Ligne 2</i> ----- <i>Ligne 1</i>	83,96	84,34	93,42	85,98	85,6	85,66	84,06	86,68	80,42

Source : Inspection du Travail des Transports.

#### 4-6.4. Résultats des élections de comités d'entreprise (période du 1er janvier 1992 au 31 décembre 1993)

Les résultats des élections aux comités d'entreprise ne témoignent pas d'évolutions notables.

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

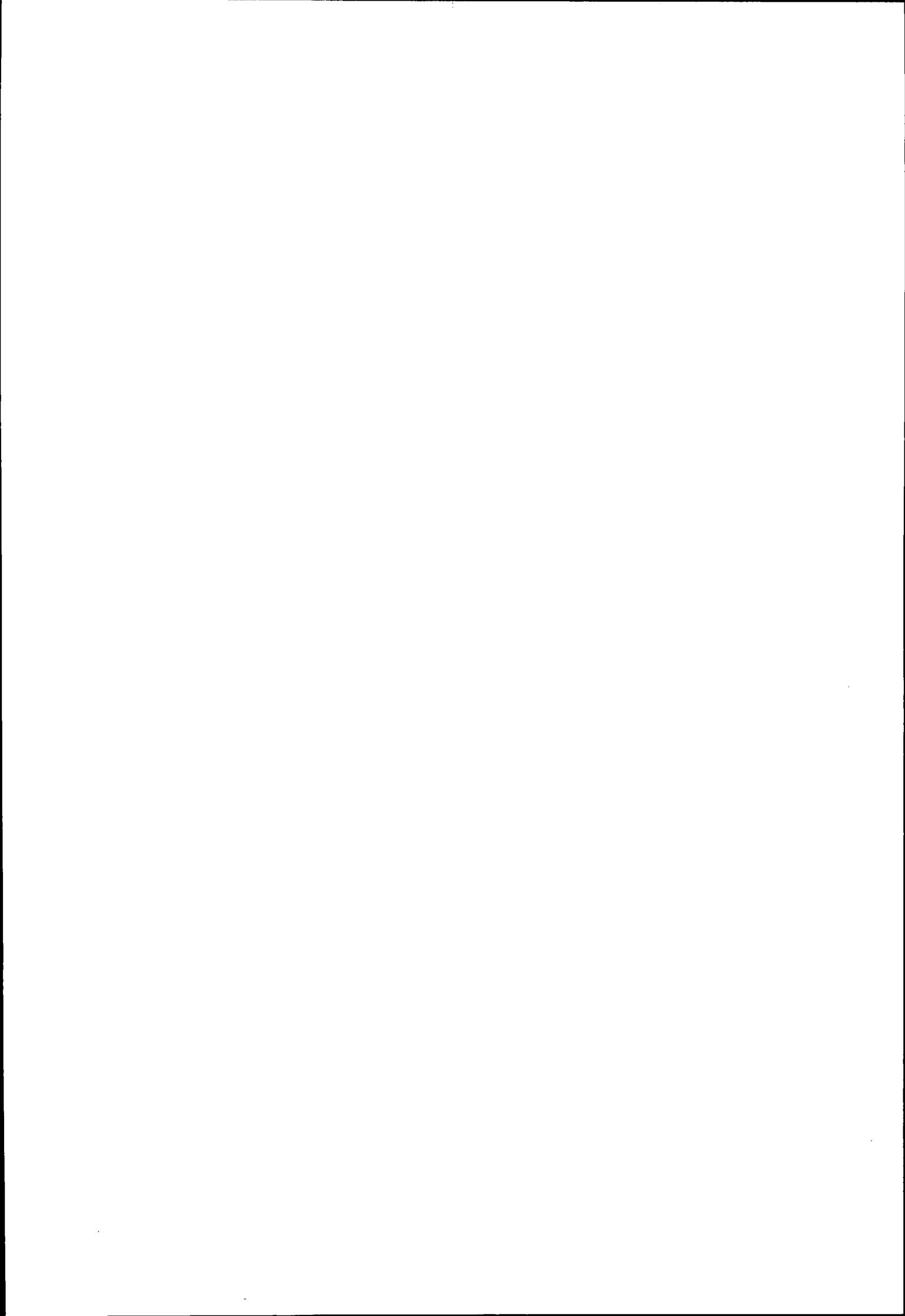
Tableau n° 27 et 27 bis

##### b- Transports urbains

Tableaux n° 28

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

Tableau n° 29



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

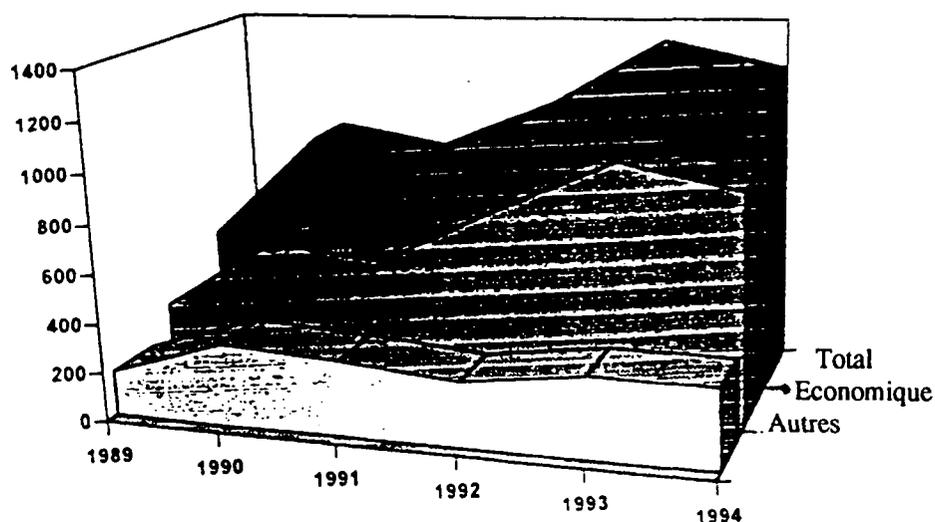
NATURE	1989	1990	1991	1992	1993	1994
ECO. D	315	604	560	791	1 001	904
ECO. R	34	69	71	90	197	98
ECO. A	281	535	487	687	800	798
AUT. D	184	333	304	263	326	317
AUT. R	58	152	117	105	137	105
AUT. A	126	181	187	153	188	195
TOT. D	499	937	864	1 054	1 327	1 221
TOT. R	92	221	188	195	334	203
TOT. A	407	716	674	840	988	993

D = Demandé R = refusé A = Autorisé

Source : Inspection du travail des transports.

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

**ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LICENCIEMENTS DE SALARIÉS PROTÉGÉS  
LICENCIEMENTS DEMANDES TOUS MOTIFS**



**b)- Répartition des procédures par nature et par mandat**

Par type de mandats, on constate en 1994 comme en 1993, qu'on a une proportion plus forte de demandes d'autorisations pour motif autre sur le total des demandes concernant les délégués syndicaux. Les refus d'autorisations de licenciement pour motif autre sont aussi plus fréquents les concernant.

**LICENCIEMENTS DES REPRÉSENTANTS DU PERSONNEL**  
**Décisions prises par les inspecteurs du travail (transports)**  
 (Nature du licenciement et nature du mandat)  
 Résultat global (année 1994)

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	469	59	408	191	65	115	660	124	523
Membre CE	307	42	263	114	36	71	421	78	334
Rep. Syn. CE	29	3	26	14	8	6	43	11	32
Déleg. Synd.	87	15	68	47	21	25	134	36	93
Memb. CHSCT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rep. sal. CA	7	1	6	0	0	0	7	1	6
Rep. sal. RJ	130	1	129	10	2	8	140	3	137
Cons. Prudh	5	2	3	5	1	4	10	3	7
Cons. Salar.	3	2	1	1	0	1	4	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>1 037</b>	<b>125</b>	<b>904</b>	<b>382</b>	<b>133</b>	<b>230</b>	<b>1 419</b>	<b>258</b>	<b>1 134</b>

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.

Les remarques faites dans le rapport 1993 sur la fragilité de la mise en place des institutions représentatives du personnel dans les plus petites entreprises, notamment dans les transports routiers, et sur l'incidence des licenciements de salariés titulaires de mandats sur la pérennité des institutions, là où elles sont mises en place, peuvent être maintenues.

#### 4-7. LES CONFLITS SOCIAUX -

##### 4-7.1. Récapitulation du nombre de journées perdues pour fait de grève de 1988 à 1994

	TRANSPORTS URBAINS	R.A.T.P.	S.N.C.F.
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
1994	9 832	32 734	93 815

Source : D.T.T.

#### 4-7.2. Conflits connus de l'Inspection Générale du Travail (transports)

##### Conflits observés pendant l'exercice 1994

ACTIVITES	NOMBRE D'ARRETS	NOMBRE DE GREVISTES	JOURNEES PERDUES
S.N.C.F.	500	108 392	93 815
R.A.T.P.	481	51 599	32 734
AIR FRANCE (*)			
Transports urbains	50	7 138	9 832
Transports Routiers	26	729	2 128
Entreprises privées	5	199	314
Transports aériens autres qu'AIR FRANCE	3	49	194
Aéroports de Paris -	5	218	275
Ordures Ménagères	3	227	2 596
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 073</b>	<b>168 551</b>	<b>141 888</b>

(\*) Les chiffres ne nous ont pas été communiqués à ce jour

Les informations de ce tableau peuvent sous-estimer la réalité dans la mesure où il n'existe pas dans de nombreux secteurs d'obligations d'information de l'inspection du travail par transmission de préavis.

#### 4-8. LES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION EN 1994 -

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		TUÉS		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
1994	132 726	- 3,5	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43

(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.

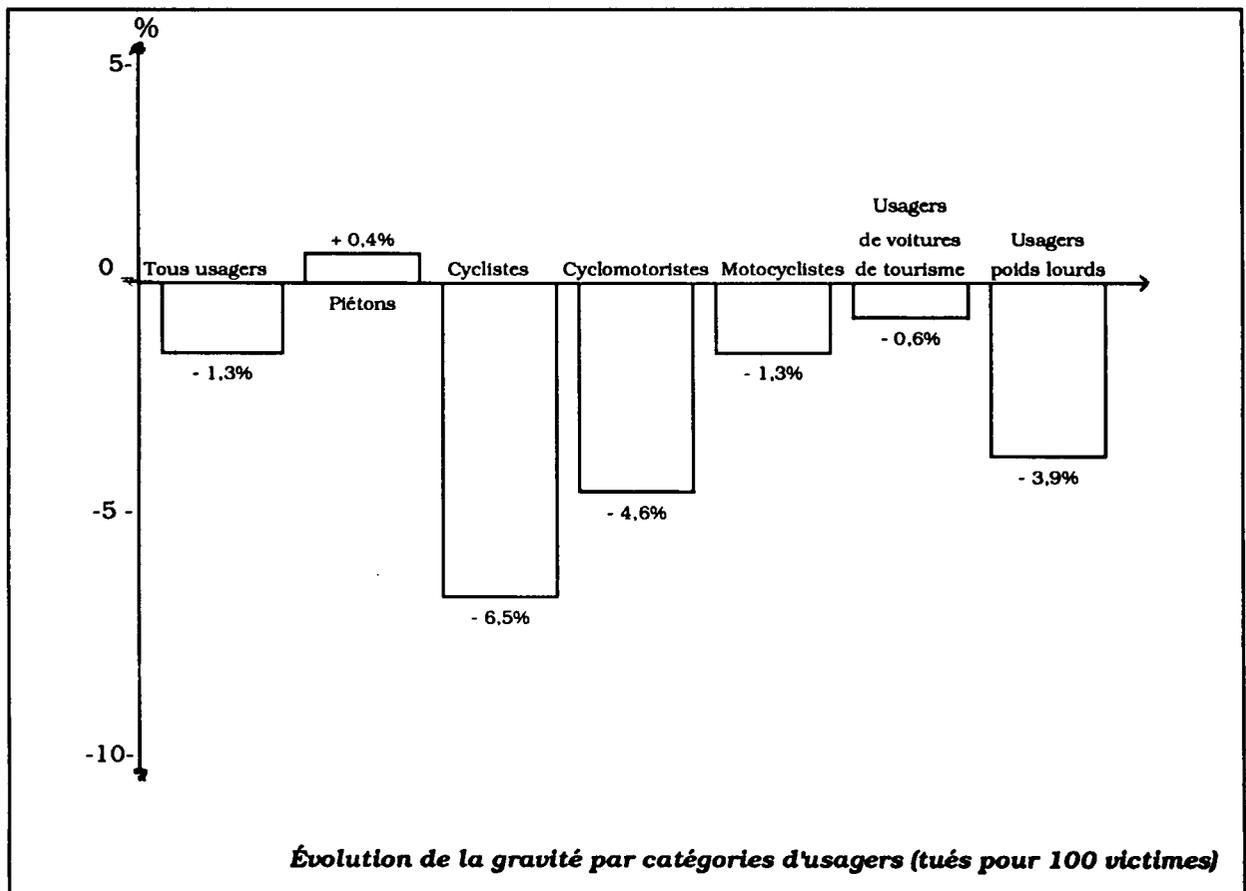
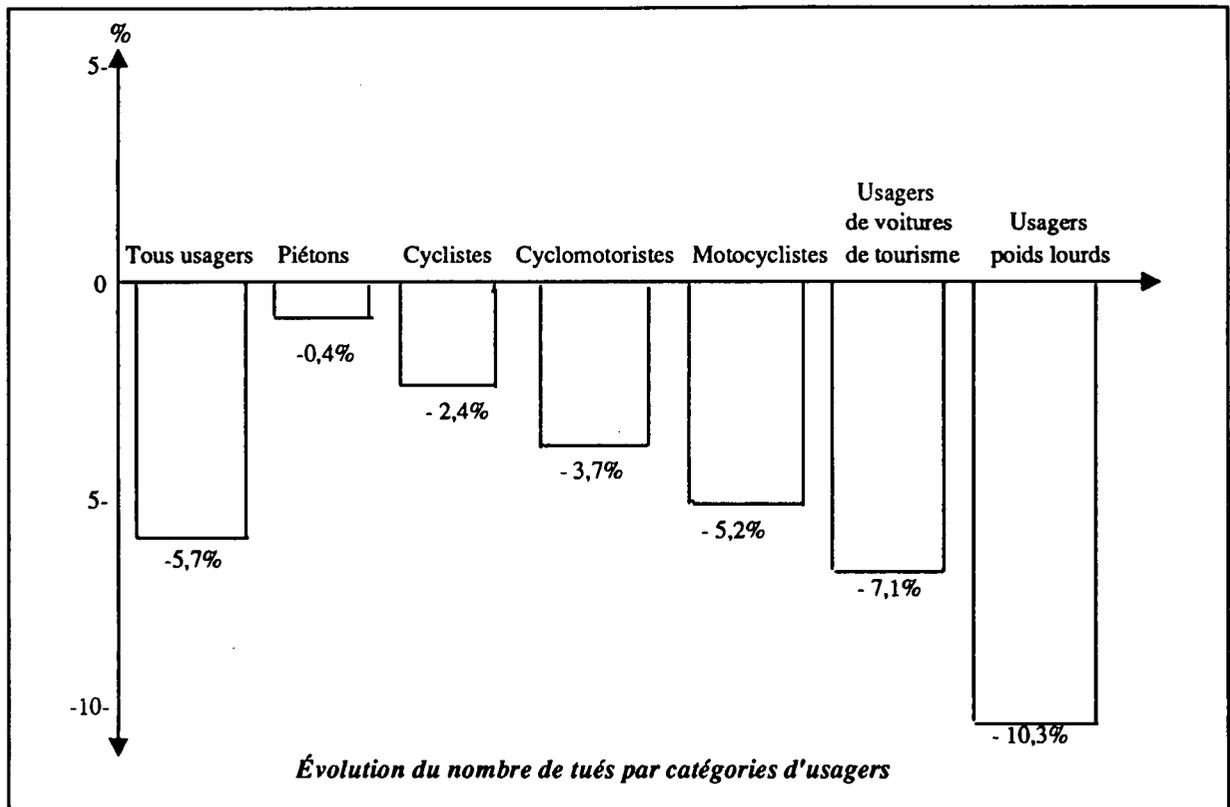
L'année 1994 s'est caractérisée par une poursuite de la diminution du bilan de la sécurité routière aussi bien pour le nombre des accidents corporels que pour celui des tués et des blessés.

Contrairement à 1993 où le nombre des tués avait relativement stagné, portant aussi le taux de gravité à un niveau jamais atteint auparavant (6,58), on a enregistré en 1994 une diminution sensible des accidents mortels entraînant par conséquent une diminution du taux de gravité (6,43), ceci dans le cadre d'une augmentation de la circulation routière de 3,5%, soit plus forte qu'en 1993 (+3,3%), témoin de la relance économique.

Les tableaux suivants mettent en évidence cette amélioration pour chaque catégorie d'usagers, en particulier pour les usagers de poids lourds qui enregistrent une diminution du nombre de tués de -10,3% et de la gravité (tués pour 100 victimes) de -3,9%.

Cependant on a constaté durant le dernier trimestre 1994 une très nette dégradation avec une augmentation du nombre des tués de plus de 3%.

Cette évolution peut être imputée en partie à de mauvaises conditions climatiques et à l'accroissement des trafics mais surtout à l'augmentation croissante des vitesses, en particulier celles des poids lourds sur réseau rapide qui risquent de remettre en cause les progrès accomplis.



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

#### 4-8.1. 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 1993 à 1994, on relève dans l'ensemble des évolutions favorables :

- pour les usagers de *véhicules de tourisme* :
  - la diminution du nombre total de victimes s'accroît :  
112 164 en 1994 contre 120 079 en 1993 soit -6,6%  
(à comparer à - 3,4 % en 1993 sur 1992)
  - en valeur absolue le nombre de victimes diminue dans chaque catégorie :
 

tués	: 5 423	contre	5 825	en 1993	soit	-	7,4%
blessés graves	: 21 846	contre	24 137	en 1993	soit	-	9,5%
blessés légers	: 84 895	contre	90 107	en 1993	soit	-	5,8%
  - en valeur relative, chaque catégorie de victime est en diminution:
 

tués	: 63,55%	en 1994	contre	64,4%	en 1993
blessés graves	: 53,91%	en 1994	contre	55,44%	en 1993
blessés légers	: 60,5%	en 1994	contre	61,9 %	en 1993
- pour les usagers de *véhicules utilitaires* :
  - la diminution du nombre total de victimes, sensible depuis 1990 mais qui avait eu tendance à se tasser en 1993 s'accroît à nouveau fortement :  
6 682 en 1994 contre 7 636 en 1993 soit - 12,5%  
(à comparer à 2,3% en 1993 et - 3,9% en 1992)
  - en valeur absolue, chaque catégorie de victime est également en diminution :
 

tués	: 295	contre	318	en 1993	soit	-	7,5%
blessés graves	: 1 140	contre	1 252	en 1993	soit	-	8,9%
blessés légers	: 5 248	contre	5 890	en 1993	soit	-	10,9%
  - en valeur relative, les évolutions sont toutes à la baisse :
 

tués	: 3,45%	contre	3,51%	en 1993
blessés graves	: 2,81%	contre	2,85%	en 1993
blessés légers	: 3,73%	contre	4,05%	en 1993

On note pour les poids lourds (3,5 tonnes et tracteurs routiers) une diminution légère du nombre des tués, et une baisse nettement plus sensible du nombre des blessés graves et des blessés légers.

En transports de voyageurs, on relève une stabilité du nombre des tués, une augmentation du nombre de conducteurs blessés graves (+5) et de l'ensemble des blessés légers.

L'évolution en valeur absolue, pour les usagers de chaque catégorie de véhicule en 1993 et 1994 est résumée dans le schéma suivant :

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

#### 4-8.2. 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 (tués/100 acc. corp.)
Année 1994	50 373	6 381	26 036	48 600	74 636	12,67
Année 1993	52 377	6 681	27 862	50 450	78 312	12,76
Différence	- 2 004	- 300	- 1 826	- 1 850	- 3 676	- 0,09
Pourcentage	- 3,8%	- 4,5%	- 6,6%	- 3,7%	- 4,7%	- 0,7%

Les diminutions des nombres d'accidents, de blessés et de tués s'accompagnent d'une très légère diminution de la gravité.

### 4-8.3. 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 LEGERS	TOTAL BLESSES	GRAVITÉ (tués/100 acc. corp.)
Année 1994	82 353	2 152	14 485	91 711	106 196	2,61
Année 1993	85 123	2 371	15 673	95 035	110 708	2,79
Différence	- 2 770	- 219	- 1 188	- 3 324	- 4 512	- 0,18
Pourcentage	- 3,3%	- 9,2%	- 7,6%	- 3,5%	- 4,1%	- 6,5%

La très forte diminution du nombre des tués entraîne une sensible baisse du taux de gravité.

Il est intéressant d'analyser dans le cadre du 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), les accidents dans lesquels un poids lourd est impliqué :

- *Bilan général :*

	ACCIDENTS CORPORELS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS	TOTAL BLESSES
Année 1994	3 515	168	384	4 754	5 138
Année 1993	3 617	202	491	4 744	5 235
Différence	- 102	- 34	- 107	+ 10	- 97
Pourcentage	- 2,8	- 16,8	- 27,9	+ 0,2	- 1,8

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

	NOMBRE D'ACCIDENTS	TUES	BLESSES GRAVES	BLESSES LEGERS
Année 1994	541	35	72	701
Année 1993	512	44	76	626
Année 1992	502	65	57	633
Année 1991	478	37	77	636

Si le nombre d'accidents augmente, le nombre de tués a sensiblement diminué depuis 1992.

#### **4-8.4. Etude de l'ASSECAR sur les accidents de poids lourds**

L'ASSECAR, département sécurité de l'Association des sociétés françaises d'autoroute (ASFA) a mené une étude sur les accidents de poids lourds sur les autoroutes concédées dont les principales conclusions sont les suivantes :

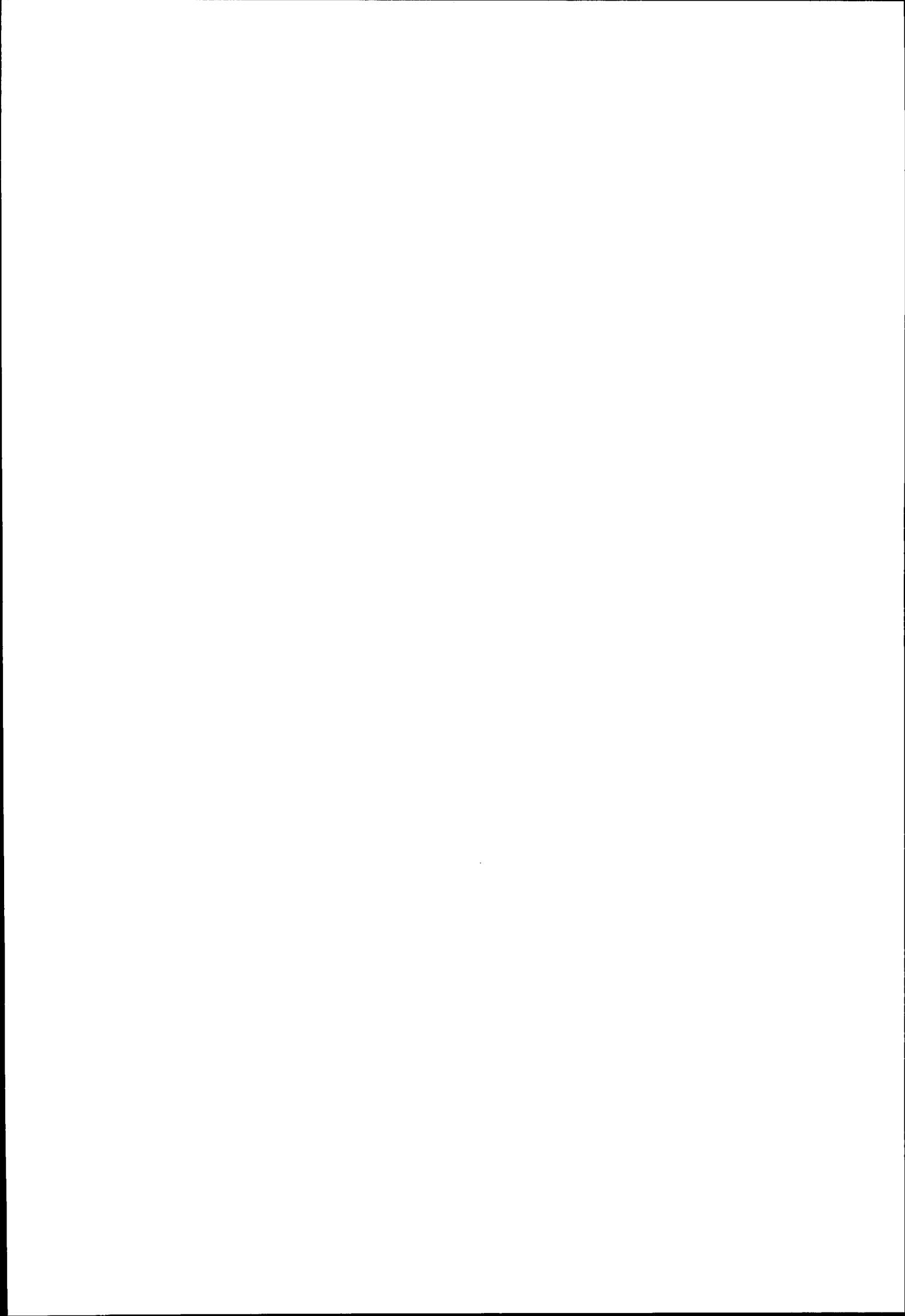
Les poids lourds sont impliqués au même taux que l'ensemble des véhicules et ce taux s'améliorerait plus rapidement que la moyenne. Cependant, en terme de gravité, les accidents impliquant des poids lourds sont plus conséquents : en moyenne 8 tués de plus pour 100 accidents.

L'étude démontre également que 23% des victimes d'accidents avec poids lourds sont les chauffeurs routiers eux-mêmes.

Depuis 1992, il apparaît que les camions ne sont pas plus impliqués dans les accidents sur autoroutes concédées que l'ensemble des autres véhicules. En 1994, l'analyse des accidents indiquerait même une diminution du taux d'implication des poids lourds, ce qui signifierait, selon un responsable de l'ASSECAR, "une responsabilisation des chauffeurs routiers, les accidents impliquant des poids lourds étant plutôt liés au travail".

Enfin, pour informer les usagers des autoroutes concédées sur les dangers et les causes multiples d'accidents, l'ASSECAR lancera en octobre 1995 une importante campagne de sensibilisation à l'intention des automobilistes comme des chauffeurs routiers.

\* \*  
\*



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

*Les augmentations des barèmes conventionnels sont restées en 1994 très modérées dans les différents secteurs.*

*Plusieurs études fournissent des indications sur les rémunérations et les gains moyens et font apparaître une évolution plus contrastée et plus forte par secteurs d'activité et par catégorie socio-professionnelle.*

\* \*  
\*

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

### **5-1.1. Remontées mécaniques -**

La commission nationale mixte s'est réunie deux fois au cours de l'année 1994.

Les négociations ont abouti à la signature d'accords portant sur les salaires minima professionnels :

- au 1er juin augmentation de 1,2% uniforme;
- au 1er décembre augmentation de 1% au coefficient 125 à 0,8% au coefficient 179 (augmentation dégressive, application d'une formule de type  $y = ax + b$ ) et de 0,8% uniforme au-delà du coefficient 179.

Ont également été signés des avenants portant sur la revalorisation de primes ou autres avantages pécuniaires (équipements de travail, indemnité de panier, langues étrangères).

Les discussions se sont continuées sur d'autres points tels que :

- la compensation du travail de nuit programmé;
- l'instauration d'une contre-visite médicale;
- la mise en place d'un régime de prévoyance complémentaire pour les salariés;
- la refonte des classifications (à noter que les partenaires avaient institué, sur ce thème un groupe de travail préparatoire dont la dernière réunion s'est tenue le 19 janvier 1994).

Enfin, dans le cadre de la mise à jour du champ d'application de la convention rendue nécessaire par la modification de la codification INSEE, un avenant a été signé au mois de juin 1994, avenant dont le texte vient de faire l'objet d'une observation de la part de la sous-commission des conventions et accords au motif qu'il visait le personnel des collectivités locales. La discussion sera reprise au mois de juin 1995.

### 5-1.2. Transports routiers -

La commission nationale paritaire a conclu quatre accords (ouvriers, employés, techniciens et maîtrise, et cadres) en matière de salaires revalorisant de 2,10 % les salaires minimaux conventionnels de la Convention Collective Nationale du Transport Routier et des Activités Auxiliaires (CCNTRA) en vigueur le 1er décembre 1993 en deux augmentations au 1er juillet et au 1er novembre 1994.

Par ailleurs, l'accord du 23 novembre 1994 sur les temps de service, les repos récupérateurs, et la rémunération des personnels de conduite marchandises "grands routiers" ou longue distance a prévu un tableau de rémunérations mensuelles professionnelles garanties, **applicables au 1er octobre 1995**. Ces rémunérations s'entendent pour 200 heures de temps de service.

Pour le conducteur longue distance sans ancienneté, ces minima sont les suivants :

coeff. 128 M : 7544 F  
coeff. 138 M : 7544 F  
coeff. 150 M : 7750 F

### 5-1.3. Transports urbains -

Un accord portant sur "l'évolution du salaire national minimum pour l'année 1994 et la mise en place provisoire de salaires minima mensuels" a été conclu le 7 juillet 1994 entre l'UTP et quatre organisations syndicales (CFTC, CFE-CGC, CGT-FO, et FNCR), dont l'arrêté d'extension en date du 4 novembre 1994 a été publié au J.O. du 18 novembre 1994.

Cet accord fixait à compter du 1er juillet :

- une revalorisation forfaitaire des salaires minima mensuels des coefficients 145 à 175 inclus, soit :

- pour le coefficient 145 : 6100 F
- pour le coefficient 155 : 6242 F
- pour le coefficient 170 : 6454 F
- pour le coefficient 175 : 6525 F

- une augmentation de 2 % de la valeur du point conventionnel pour les coefficients supérieurs à 175.

Cet accord prévoyait en outre une clause de "revoyure" au cours du 1er trimestre 1995 et a été effectivement réexaminée lors de la séance de la commission du 28 mars 1995.

### **5-1.4. Navigation Intérieure -**

L'année 1994 n'a pas donné lieu à l'application de nouveaux barèmes de rémunérations annuelles minimales garanties concernant les personnels navigants et sédentaires.

Un accord paritaire et un avenant à la Convention Collective de la navigation intérieure portant l'un et l'autre sur l'application de nouveaux barèmes et concernant respectivement le personnel navigant et le personnel cadres-étam ont été signés le 31 janvier 1995 par les différentes organisations syndicales et le Comité des Armateurs Fluviaux (C.A.F.)

L'avenant à la convention collective du personnel sédentaire cadres et Etam a fait l'objet d'une extension (cf arrêté du 5 mai 1995 paru au J.O. du 11 mai 1995).

### **5-1.5. Transports aériens -**

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

Cette convention règle les rapports entre les employeurs et les personnels au sol des entreprises de transport aérien y compris les compagnies étrangères d'aviation à l'exception d'Air France.

La partie patronale est représentée par la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande. La CFDT, la CGT, la CFDT et FO, en tant qu'organisations syndicales de salariés reconnues représentatives au plan national, participent aux réunions de cette convention.

Seize réunions se sont déroulées en 1994. Parmi les principaux points abordés lors de ces réunions figure l'examen des différentes classifications dans le cadre des différentes filières. Il s'agit d'une réactualisation des différents métiers spécifiques à la branche, compte-tenu des évolutions technologiques récentes. Les réunions de concertation à ce sujet, qui se sont déroulées depuis 1990, ont abouti à l'élaboration des sept filières suivantes : "exploitation", "maintenance", "commerciale", "administrative", "informatique/télécom", "logistique et divers", "maîtrise". Au cours de l'année, les discussions ont concerné principalement la filière "maîtrise" et en particulier la définition des fonctions de ses agents par rapport à celles des cadres.

Finalement un accord a abouti lors de la réunion du 21 mars 1995 sur l'ensemble des filières. Il restait à fixer lors des réunions suivantes la valeur des coefficients hiérarchiques de chaque niveau.

Un accord salarial est intervenu le 6 avril 1994 (avenant n° 52) fixant la valeur du point d'indice à 35,72 F. à compter du 1er avril (soit + 1,51%) et à 35,90 F. à compter du 1er septembre (soit + 2,02%). Cet accord qui aboutit à une augmentation totale en niveau pour 1994 de + 3,53% a été signé par la CFDT, la CFTC et la CGC. Aucun accord n'avait été signé en 1993.

Un nouvel accord prévoyant une hausse de 1% à compter du 1er avril 1995 et une éventuelle augmentation complémentaire avant la fin de l'année compte tenu de l'évolution de l'indice des prix à la consommation, a été signé le 2 mars 1995 par FO et la CFTC.

En outre le salaire minimum mensuel garanti non hiérarchisé prévu à l'annexe "ouvriers et employés" de la convention est porté à 6.000 F. au 1er avril et à 6.100 F. au 1er août 1994, exclusion faite des majorations dues au titre de l'ancienneté.

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

Elle règle les rapports entre les employeurs représentés par la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande et les personnels navigants des entreprises de travail aérien et assimilées. Les salariés sont représentés par le SNPL, le SNPAC, l'UNAC, la CFDT et la CGT.

Aucun accord n'a pu être conclu dans le cadre de cette convention collective. La convention ayant fait l'objet d'une procédure de dénonciation et de renégociation, les salaires de référence restent ceux fixés au 1er décembre 1992.

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

Au cours de l'année 1994, un accord sur l'évolution des salaires et des retraites a été signé le 17 janvier 1994 par cinq organisations syndicales : la CGT-FO, la CFTC, la FMC, la CFE-CGC et la FGAAC.

Cet accord prévoyait pour 1994 les mesures suivantes :

- une majoration du salaire de base successivement de 1% au 1er janvier, 0,5% au 1er mai, et de 0,5% au 1er septembre, par rapport au niveau atteint au 31 décembre 1993.

- des mesures d'ajustement de la grille des coefficients hiérarchiques au 1er janvier 1994.

- le maintien en 1994 pour l'ensemble des régimes de travail des durées annuelles de travail.

- une réduction d'un demi-point au 1er novembre 1994 des pourcentages de majoration résidentielle des différentes zones, la part correspondante étant incorporée dans le traitement.

Cet accord prévoyait en outre une clause de revoyure pour 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.

L'accord 1994 a permis une mesure générale d'augmentation des salaires de 2,26% en niveau et de 1,80% en masse pour une évolution des prix à la consommation, hors tabac, de 1,3% en glissement et de 1,4% en masse.

En mars 1995, à l'issue d'entretiens entre la direction de l'entreprise et les organisations syndicales, la direction a décidé, à titre de mesure d'attente, une augmentation des salaires de 0,5% à compter du 1er mars.

Le principe d'une telle mesure conservatoire avait d'ailleurs été demandé par certaines organisations, dans le cas où le règlement d'ensemble de la question salariale ne pourrait être envisagé rapidement.

Cette augmentation ne clôt cependant pas le dossier salarial 1995 pour lequel la direction reverra les organisations syndicales ultérieurement, même si certains éléments à prendre en compte, relatifs à l'environnement économique général et à la situation particulière de l'entreprise, sont aujourd'hui incertains.

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

Au cours de l'année 1994, un accord salarial et social a été signé le 9 février 1994 par cinq organisations syndicales : Force Ouvrière, la CFDT, la CFTC, le syndicat indépendant de la RATP et le CGC.

Les modalités de cet accord citées dans le rapport précédent étaient les suivantes, à titre rétroactif pour 1993 :

- revalorisation des coefficients de la grille de classification de 0,5% à compter du 1er mai 1993 (application également aux retraités)
- possibilités de nominations pour le personnel d'encadrement à hauteur de 60 nominations en M5, 20 en C5N et 9 en C6N.
- anticipation en 1993 de la mise en oeuvre de l'allocation au nombre de demandes travaillées, attribuée au département SEC.
- évolution de la valeur du point de base selon le calendrier suivant : 1% au 1.1.1994; 0,5% au 1.9.1994; 0,5% au 1.10.1994.
- relèvement de la prime de gestion : minimum porté à 3 100 F. en année pleine
- diverses mesures complémentaires et sociales.

Une clause de revoyure était prévue pour fin 1994 ou début 1995.

En mars 1995, suite aux discussions salariales qui n'ont pu à ce jour déboucher sur un accord, mais qui devraient se poursuivre avant l'été, la direction de l'entreprise a décidé d'appliquer une augmentation de 0,7% de la valeur du point qui a pris effet au 1er mars 1995.

## **5-2. LES RÉMUNÉRATIONS MOYENNES JUSQU'EN 1994 -**

Des informations d'origines très diverses sont réunies dans ces paragraphes sur la moyenne des rémunérations pratiquées, qui visent à compléter les informations conventionnelles données dans la section précédente.

En ce qui concerne les transports routiers de marchandises, on n'insistera jamais assez sur le fait que les informations fournies ici en matière de salaire ne sont corrélées à aucune information fiable en matière de durée du travail. Seule, l'enquête de l'INRETS, dont les résultats sont en cours de publication permettra une approche crédible et objective du rapprochement des salaires et des temps de travail.

Néanmoins, on peut tirer de ces différentes approches une estimation des gains moyens liés aux professions du transport, et de leur évolution, qui permet de mettre en perspective les enjeux des différentes négociations sociales en cours.

### **5-2.1. Evolution entre 1986 et 1992 - (par sous-secteurs)**

Cette évolution est appréciée en fonction des données tirées de l'Enquête Annuelle d'Entreprise (l'E.A.E.), qui concernent les entreprises de plus de 5 salariés. L'année 1986 est prise en référence.

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

Rémunération par salarié dans les différents sous-secteurs des transports (en milliers de francs courants)	1986	1989	1990	1991	1992
T.R.M. zone longue <i>Evolution annuelle en %</i>	89,6 + 1,5	98,6 + 1,6	104,9 + 6,4	107,9 + 2,9	111 + 2,9
T.R.M. zone courte <i>Evolution annuelle en %</i>	88 + 3,7	99,8 + 4,8	103,5 + 3,7	107,1 + 3,5	110,3 + 3
T.R.M. déménagement <i>Evolution annuelle en %</i>	85,5 + 4,7	98,2 + 4,6	103,9 + 5,8	108,4 + 4,3	113,9 + 5
T.R.M. location véhic. ind. <i>Evolution annuelle en %</i>	92,9 + 6,2	104,1 + 4,4	109,1 + 4,8	109 0	115,2 + 5,7
Transp. urbains de voyageurs <i>Evolution annuelle en %</i>	110 + 5,5	119,4 + 4,6	123,3 + 3,3	130,7 + 6	134,5 + 2,9
Transp. routiers de voyageurs <i>Evolution annuelle en %</i>	77,2 + 2,9	84,2 + 2,1	89 + 5,7	92,1 + 3,5	99,4 + 7,9
Aux. transp. ter. : collecte de frêt <i>Evolution annuelle en %</i>	100 + 5,8	112,5 + 2,6	120,9 + 7,8	123,7 + 2,3	131,7 + 6,5
Aux. transp. ter. manut. ter. et fluv. <i>Evolution annuelle en %</i>	87,1 + 5,3	92,1 + 2,4	100,9 + 9,6	104 + 3	108,1 + 3,9
Transports aériens <i>Evolution annuelle en %</i>	180,7 + 0,9	188,9 + 3,6	193,7 + 2,6	201,2 + 3,9	213,9 + 6,3
Auxiliaires transports aériens <i>Evolution annuelle en %</i>	123,3 3	139,2 + 8,0	142,4 + 2,3	144,9 + 1,7	153,9 + 6,2
Salaire moyen(*) <i>Evolution annuelle en %</i>					
- Ensemble économie sauf agriculture		+ 3,4	+ 4,4	+ 5,1	+ 3,8
Taux d'inflation (décembre)		+ 3,6	+ 3,4	+ 3,1	+ 2,0

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

Source : O.E.S.T.

On relève en 1992 une stabilisation des rémunérations en transport de marchandises, zone courte comme zone longue, et une nette augmentation en transport routier de voyageurs et en transport aérien.

## 5.2.2. Rémunérations moyennes dans les transports en 1993 et 1994 - Catégories socio-professionnelles

### A- Enquête auprès d'établissements de 10 salariés et plus sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main d'Oeuvre (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 1994* 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 1994 (en Francs)

	Ouvriers	Employés	Agents de maîtrise techniciens	Cadres	Ensemble
T. 31	8 808	8 961	12 404	22 109	10 494
<i>Evolution en % (1)</i>	+ 0,8	+ 3,8	+ 1,8	+ 2	+ 1,3
Ensemble secteur marchand non agricole	8 343	9 040	12 361	22 312	11 129
<i>Evolution en % (1)</i>	2	1,9	2	0,6	+ 1,2

(1) Evolution calculée à champ constant sur deux enquêtes successives - avril 1993 et avril 1994

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 et une évolution comparable à celle des autres secteurs ;
- un niveau de salaire supérieur pour les ouvriers, mais légèrement 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 plus faible 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 1993 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	8 360	8 274	11 274	16 075	9 928
Ensemble des secteurs marchands non agricoles	8 051	8 301	11 574	17 456	10 272
Entrep. + 10 salariés T. 31	8 803	8 799	12 238	20 981	10 458
Ensemble des secteurs marchands non agricoles	8 325	8 994	12 297	22 162	11 079

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

- On constate dans les entreprises de transports de moins de 10 salariés un niveau de salaire inférieur à la moyenne générale, sauf pour les ouvriers. Ceux-ci, dans les transports, comme les années précédentes, et quelque soit la taille de l'entreprise, ont des gains supérieurs à la moyenne générale des ouvriers.

Ils ont également des gains supérieurs à ceux des employés en raison essentiellement de l'incidences des primes.

- Par rapport aux entreprises de + de 10 salariés, on constate que les niveaux de salaires restent inférieurs quelle que soit la catégorie professionnelle.

Il faut préciser que 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 les grandes entreprises.

### 5-2.3. 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 différencié en 1993, comme les années précédentes; 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

A la date de parution du présent projet, les données 1994 n'étaient pas encore disponibles.

### 5-2.4. Les résultats de l'étude CARCEPT sur les rémunérations dans les transports en 1993, par type d'emplois

La CARCEPT fournit pour 1993 des informations statistiques en matière de rémunérations pour les différents secteurs des transports dont elle assure la retraite complémentaire et la prévoyance. Cette analyse est faite à partir de la synthèse des déclarations annuelles de salaires pour l'année 1993. Il s'agit des salaires bruts annuels réels, avec reconstitution le cas échéant quand un abattement pour frais professionnels est pratiqué dans l'entreprise. Pour éliminer le maximum de biais, seuls ont été retenus les salariés à temps complet, occupés toute l'année chez le même employeur. Sur les 500.000 salariés couverts par la CARCEPT, on retient ainsi 200 à 300.000 personnes.

L'analyse distingue les emplois les plus courants dans les entreprises, selon la classification des différentes conventions collectives en vigueur. Le caractère souvent assez éloigné et vieilli de ces dénominations traditionnelles par rapport aux dénominations d'emploi en vigueur laisse toutefois subsister un certain flou sur l'image qui se dégage des rémunérations moyennes. En outre, le tableau suivant rassemble des données moyennes issues des trois études de salaires (1987, 1990 et 1993) effectuées par la CARCEPT, dont les méthodologies ont évolué. On s'attachera à rechercher dans sa lecture des éléments d'évolution globale, et non une précision de calcul au delà du 1% près.

Il apparaît néanmoins à la lecture de ce tableau que les rémunérations ont davantage progressé chez les roulants "voyageurs" que du côté des transports de marchandises. En second lieu, les fonctions sédentaires accusent un net décalage en niveau en comparaison des salaires des roulants, à l'exception de la fonction exploitation pour laquelle nous ne disposons de renseignements que pour l'exercice 1993.

### Rémunérations moyennes annuelles brutes des principaux emplois dans les transports

	1987	1990	1993
Conducteur car	74 333	85 988 + 15 %	95 456 + 14 %
Conducteur receveur car	91 561	105 755 + 14 %	114 553 + 15 %
conducteur 11 à 19 T	82 282	92 265 + 12 %	99 658 + 12 %
conducteur plus de 19 T	90 683	100 093 + 10 %	106 895 + 10 %
conducteur receveur T.U.	107 475	118 707 + 10 %	133 156 + 10 %
manutentionnaire	65 391	76 859 + 17 %	84 755 + 10 %
empl. serv. administratif	77 898	84 619 + 8 %	94 192 + 11 %
secrét. sténo dactylo	77 435	84 393 + 8 %	93 330 + 10 %
empl. exploitation	inexistant dans enq. 87	inexistant dans enq.90	105 624

### 5-2.5. Rémunérations moyennes à l'embauche des conducteurs dans les PMET de moins de 50 salariés

En collaboration avec l'OEST, le CNT a mené une seconde enquête sur serveur télématique Lamy visant à connaître les conditions d'embauche des conducteurs poids lourd sur la période de mi avril à fin juin 1994. Parmi 15 questions relatives à la formation, à la nature du contrat, au type de travail confié au nouvel embauché, au matériel utilisé et au type de fret transporté, plusieurs questions ont porté sur le niveau de salaire.

La modestie de l'échantillon des réponses exploitables (83), ne permet pas d'en faire une analyse trop fine, mais on peut en retirer les éléments suivants :

A l'exclusion des frais de déplacements, les salaires à l'embauche dans les entreprises de moins de 50 salariés apparaissent peu différenciés selon la nature de l'emploi. Ceci laisse penser que les frais de déplacements sont un élément déterminant de la hiérarchie des revenus entre différents types d'emploi (et de contraintes).

Le salaire brut moyen est 7619 F et la durée moyenne de travail déclarée par les répondants (chefs d'entreprise ou responsables administratifs ou d'exploitation) de 46 heures.

Malgré le flou qui entoure la notion de durée du travail, il ressort que le salaire d'embauche moyen annoncé progresse en fonction de l'allongement des durées de travail déclarées :

-	pour 51 h et plus, salaire moyen	8 222 F
-	de 46 à 50 h, " "	7 897 F
-	de 42 à 45 h, " "	7 617 F
-	de 37 à 41 h, " "	7 004 F.

L'ancienneté dans le métier apparaît déterminante dans l'amélioration du salaire. Avec 10 ans d'expérience, les chauffeurs gagnent en moyenne 1500 F de plus qu'en début de carrière.

Une "note de synthèse" de l'OEST a rendu compte de l'enquête, dans le numéro octobre 1994.

### 5-2.6. Rémunérations dans les entreprises de plus de 300 salariés -

En juin 1994 et en mars 1995, l'OEST a publié deux études portant sur l'exploitation des bilans sociaux de plusieurs grandes entreprises de transports. Le premier (juin 1994) porte sur le secteur des transports de marchandises, le second (mars 1995) sur les transports de voyageurs et les transports urbains. Ces études portent sur plusieurs exercices successifs, du fait que le bilan social est un document rétrospectif et portant sur trois années successives. Les indicateurs analysés dans ces deux études sont relatifs à l'emploi, les rémunérations et la formation. Les données présentées ici portent sur les informations les plus récentes de ces rapports qui concernent les rémunérations.

#### Les transports de marchandises (anciens codes APE 6911 6912 6925 7403).

Pour 1992, 32 bilans sociaux ont pu être analysés, qui concernent 59 % des salariés employés par l'ensemble des entreprises de plus de 300 personnes, assujetties à l'obligation de constituer un bilan social. Les indications de rémunérations moyennes peuvent être présentés par catégories, par sexe, par mois et par année (brute, et nette, soit brute - 20 %).

1992	CADRE		HM et M		Employés		Ouvriers	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
RMMN	21 094	17 324	11 168	10 470	7 904	7 343	7 887	6 552
RMAN	253 128	207 888	134 016	125 640	94 848	88 116	94 644	78 624
RMAB	303 753	249 465	160 819	150 768	113 817	105 739	113 572	94 348

HM : haute maîtrise  
M : maîtrise  
RMMN : rémunération moyenne mensuelle nette  
RMAN : rémunération moyenne annuelle nette  
RMAB : rémunération moyenne annuelle brute

De 1990 à 1992, et à partir de 19 bilans sociaux d'entreprises employant 40 % des salariés des entreprises de plus de 300 salariés, les rémunérations moyennes brutes ont progressé de :

- 10,25 % pour les cadres
- 7,98 % pour les HM et M
- 8,14 % pour les employés
- 6,11 % pour les ouvriers.

### Les transports routiers de voyageurs

Une étude de même type a été menée à partir des bilans sociaux de cinq entreprises de transports de voyageurs, employant 39 % des salariés de l'ensemble des entreprises de transports de voyageurs de plus de 300 salariés. Les chiffres de 1993 sont les suivants :

1993	Cadres		HM et M		Employés		Ouvriers sédentaires		Ouvriers roulants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
RMMN	12 302	10 780	10 753	9 050	7 347	7 322	7 594	7 068	8 821	8 106
RMAN	147 629	129 360	126 874	108 605	88 166	87 859	91 133	84 816	105 850	97 267
RMAB	184 536	161 700	158 592	135 756	110 208	109 824	113 916	106 020	132 212	121 584

Enfin, dans les transports urbains, l'étude a analysé les chiffres de 12 bilans sociaux d'entreprises employant 26 % des salariés des entreprises de plus de 300 salariés du secteur considéré.

1993	Cadres		HM et M		Employés		Ouvriers sédentaires		Ouvriers roulants	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
RMMN	16 134	14 531	8 898	8 744	8 312	7 601	7 866	6 640	7 603	7 066
RMAN	193 608	174 372	106 776	104 928	99 744	91 212	94 392	79 680	91 236	84 792
RMAB	242 010	217 965	133 470	131 160	124 680	114 015	117 990	99 600	114 045	105 990

On peut donc construire une image de l'éventail des rémunérations des salariés des grandes entreprises propre à chaque secteur, et dans une certaine mesure, des différences de rémunération des catégories professionnelles entre ces secteurs. Il faut toutefois se garder d'en tirer une appréciation globale des rémunérations dans les transports, en ne perdant pas de vue que les entreprises de transports (hors GEN) de plus de 300 salariés n'occupent qu'une petite partie (moins de 20 %) des effectifs salariés du secteur transports.

### 5-2.7. Enquête INRETS : des éléments en matière de salaire

Les éléments statistiques qui paraîtront en été 1995 permettront de construire une image du rapport entre durée de travail et rémunération des conducteurs de la branche transports et des autres branches. D'ores et déjà, certaines conclusions ont été présentées.

L'analyse des résultats quantitatifs cherche à mettre en évidence les facteurs explicatifs ou structurants de l'éventail des salaires et des gains.

Les conducteurs de la branche transports gardent un avantage sur les autres branches en termes de revenus financiers globaux. Cependant, cet avantage par rapport aux gains moyens des ouvriers tend à se réduire.

La nature des missions accomplies (tournées sur une journée, ou impliquant un ou plusieurs découchers) influe davantage sur l'ensemble des gains (y compris frais de déplacements) que sur les rémunérations nettes stricto sensu.

Le salaire de la grande majorité des conducteurs est forfaitisé. Beaucoup de conducteurs ont une prime :

- prime de productivité : 40% des conducteurs de la branche transports absents de 2 à 4 jours, et 1/3 de ceux rentrant tous les jours
- prime de non-accident : 50% de conducteurs absents de 2 à 4 jours et 45% de ceux qui rentrent tous les jours
- prime d'entretien : environ 4 conducteur sur 10.

La distinction des établissements par tranches d'effectifs n'est pas très déterminante, et on ne décèle pas de lien très net qui associerait petits établissements et rémunérations plus faibles. La distinction entre établissement unique ou établissement appartenant à une structure à établissements multiples ne paraît non plus déterminante.

### 5-2.8. Rémunérations en transport urbain -

#### a)- Valeur du point 100

Pour l'ensemble des salariés et suivant les réseaux, le taux d'augmentation du point 100 au 31 décembre 1994, ramené à 39 heures a été, par rapport à 1993 de 2,02% en moyenne :

moyenne	42,42
minima	36,03
maxima	53,46
médiane (valeur à partir de laquelle se répartissent en nombre égal les entreprises) :	42,39

- 50% des entreprises au-dessous de cette valeur = 28,6% des effectifs
- 50% des entreprises au-dessus de cette valeur = 71,2% des effectifs.

**b)- Rémunérations brutes mensuelles moyennes**

Personnel en contrat à durée indéterminée (y compris en temps partiel).

La rémunération brute mensuelle moyenne est égale au salaire mensuel de base auquel s'ajoutent les primes mensuelles et 1/2 des primes annuelles.

	Ouvriers professionnels	Conducteurs receveurs	Variation 1994/1995
Salaire à l'embauche (*)	9 886	10 100	2,2
Salaire + 13 mois d'ancienneté	10 630	10 860	2,2
Salaire + 10 ans d'ancienneté	11 388	11 545	1,7

(\*) Estimation sur la base de 93% du salaire versé après 13 mois

**5-3. LES RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE -****5-3.1. Transports terrestres -**

Le tableau n° 39 en annexe fournit, pour l'année 1994 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**

Le 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).

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés ont été les suivants jusqu'au 31 décembre 1994 :

**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. : 2,47 %.

#### **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 2 % au 1er janvier 1994.

Les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées en fonction de la valeur du point de retraite soit, en moyenne annuelle, 3,31 % en 1994 par rapport à 1993.

#### **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 pensions servies par la C.A.M.R. ont, en 1994, suivi la même évolution que celles du régime général de la sécurité sociale et des régimes alignés sur celui-ci, c'est-à-dire 2% avec effet du 1er janvier 1994..

#### **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 1993 se sont élevées à 47.874.000 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	1,00 %	174,03
1er juillet 1994	0,0 %	174,03

**b- Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1993)**

Au 31 décembre 1993 l'I.P.R.I.A.C. comptait 29.572 entreprises adhérentes, dont 21.062 avec cotisants.

Le nombre total de conducteurs cotisants était de 248 712, se répartissant de la façon suivante :

	ENTREPRISES	CONDUCTEURS
Transports de marchandises	17 386	171 354
Transports de personnes	2 238	63 531
Dont : • urbains	162	22 941
• voyageurs	2 076	40 590
Activités du déchet	243	6 320
Autres	1 195	7 507
<b>TOTAL</b>	<b>21 062</b>	<b>248 712</b>

On relève les parts respectives des transports de marchandises 69%, et du transport de voyageurs 26%.

En transports de marchandises, 60% des conducteurs ont moins de 40 ans, en transport de voyageurs, 45%.

L'âge moyen d'entrée par exercice de survenance à constamment augmenté entre 1983 et 1992 (de 52,56 à 56,10 ans). Depuis deux ans, il tend à se stabiliser.

Fin 1993, 724 dossiers étaient en cours de paiement, et , parmi les 787 dossiers présentés au cours de l'année, 56% ont fait l'objet d'un accord, 14% d'un refus et 30% d'une demande de complément d'information.

### **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.