

COMMISSION SOCIALE ET DE LA SÉCURITÉ

R A P P O R T

SUR

**L'ÉVOLUTION SOCIALE
DANS LES ACTIVITÉS DU TRANSPORT
TERRESTRE ET AÉRIEN**

1996

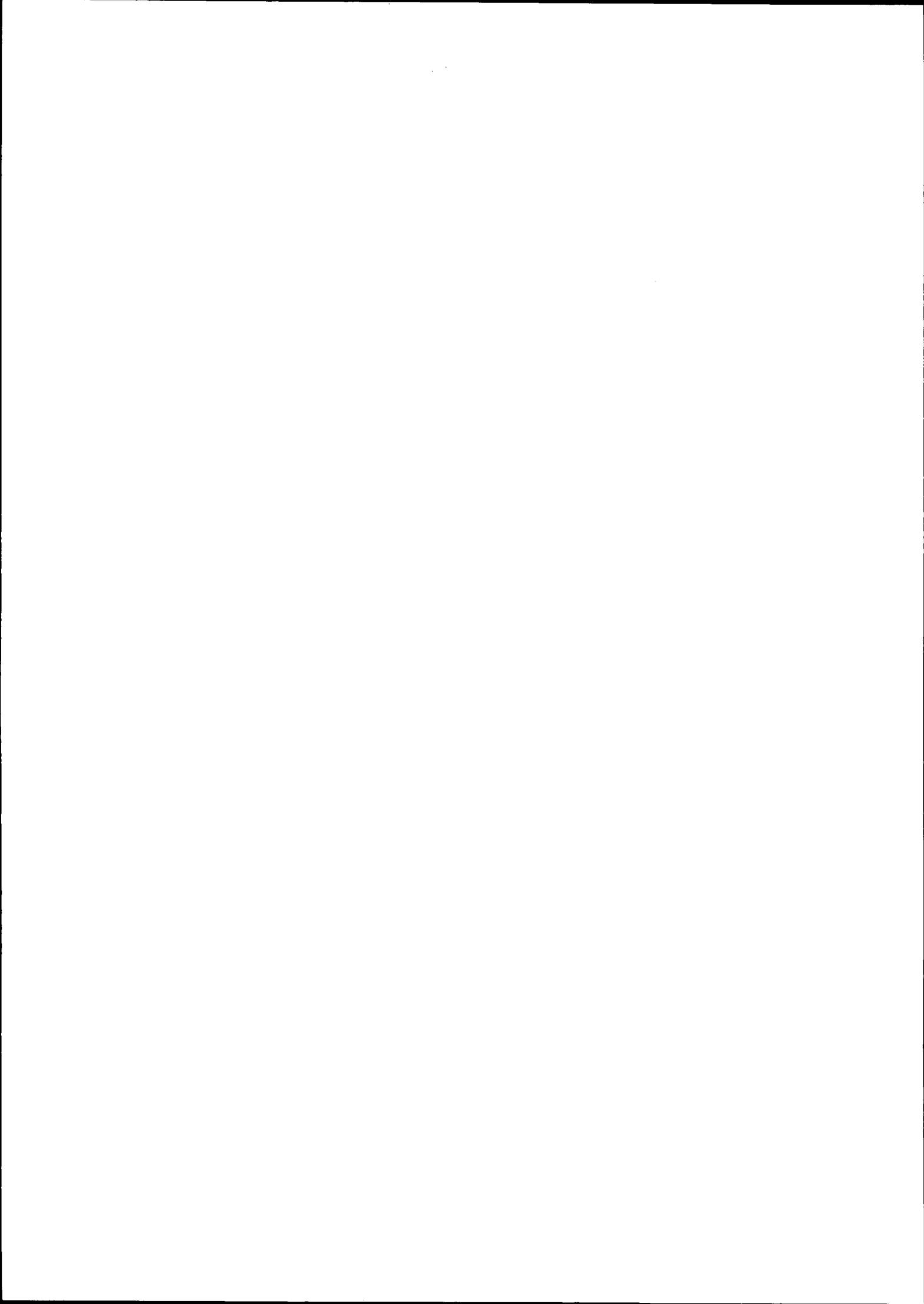
Juillet 1997

CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS - 34, avenue Marceau 75008 PARIS
Téléphone : 01 47 23 01 25 ••• Télécopie : 01 47 20 39 22

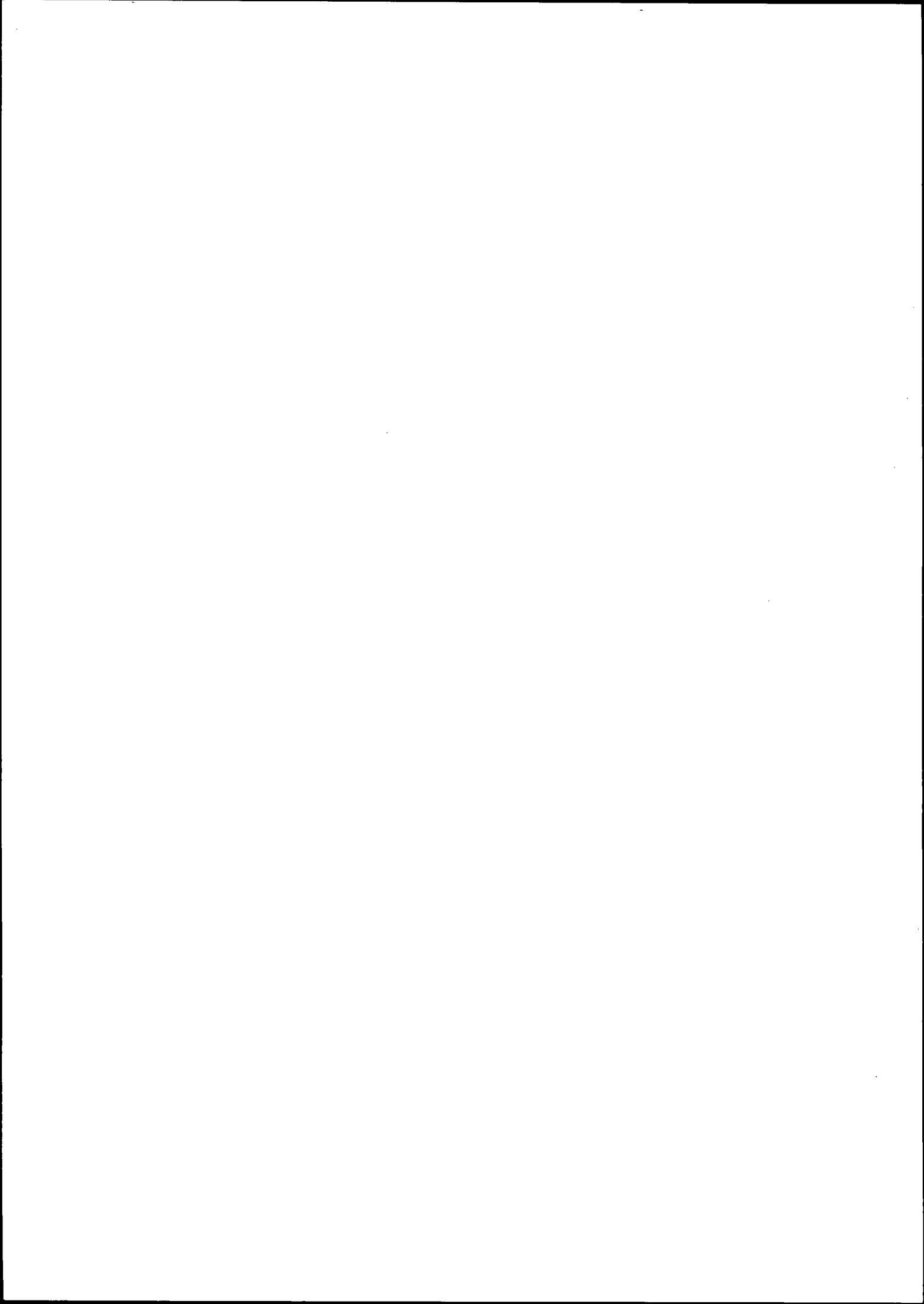


SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	
Première partie : L'encadrement réglementaire et conventionnel	1
MESURES ESSENTIELLES DE 1996	1
I - TEXTES DE PORTÉE GÉNÉRALE	2
1.1. - Volet emploi	2
1.2. - Formation professionnelle	5
1.3.- Protection sociale	8
II - MESURES SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS	13
2.1. - Transports routiers de marchandises	13
2.2. - Transports publics urbains de voyageurs	15
2.3.- Navigation intérieure	16
2.4.- Remontées mécaniques	16
III - LES TRAVAUX COMMUNAUTAIRES	16
Deuxième partie : Données générales	19
I - L'EMPLOI	19
1.1 - Données des comptes Transports de la Nation	19
1.2. - Autres données statistiques	21
1.3.- La mobilité	23
1.4.- Créations et défaillances d'entreprises	24
II - LA COMMISSION NATIONALE PARITAIRE PROFESSIONNELLE DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT (C.N.P.E.)	26
III - LA FORMATION	34
IV - RÉMUNÉRATIONS ET CONDITIONS DE TRAVAIL	36
A - Rémunérations	36
B - Durée du travail	39
C - Accidents du travail, prévention	41
V - SÉCURITÉ ROUTIÈRE	42
VI - LES RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PRÉVOYANCE	45
VII - LE CONTRÔLE	47
7.1.- Le contrôle de la réglementation sociale	47
7.2.- L'activité des Commissions de sanctions administratives	52
7.3.- L'action de l'Inspection du Travail des transports	54
7.4.- La représentation du personnel dans les entreprises soumises au contrôle de l'Inspection du Travail des transports	58



	Pages
Troisième Partie : Approche par mode	59
I - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET ACTIVITÉS AUXILIAIRES DE TRANSPORTS	60
1.1. Emploi	60
1.2. Formation	63
1.3. Rémunérations	67
1.4. La durée du travail	69
1.5. Dialogue social	71
1.6. La sécurité et la prévention des accidents du travail	78
2 - LES TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS	80
2.1. Emploi	80
2.2. Formation	80
2.3. Durée du travail	80
2.4. Les rémunérations	83
2.5. Dialogue social	83
3 - LES TRANSPORTS URBAINS	85
3.1. Emploi	85
3.2. La formation professionnelle	87
3.3. Rémunérations	88
3.4. Durée du travail	89
3.5. Dialogue social	89
3.6. Sécurité	92
4 - LA S.N.C.F.	93
4.1. L'emploi	93
4.2. Formation	94
4.3. Les rémunérations	95
4.4. Durée du travail	95
4.5. Dialogue social	96
4.6. Accidents du travail et prévention	97
5 - R.A.T.P.	99
5.1. Emploi	99
5.2. La formation	100
5.3. Les rémunérations	101
5.4. Durée du travail	101
5.5. Le dialogue social	102
5.6. Accidents du travail et prévention	103
6 - NAVIGATION FLUVIALE	104
6.1. Les effectifs	104
6.2. La formation	104
6.3. La négociation collective	106
6.4. Sécurité et conditions de travail	107
7 - REMONTÉES MÉCANIQUES	108
7.1. L'emploi	108
7.2. Formation	110
7.3. Salaires	110
7.4. Durée du travail	110
7.5. Le dialogue social	110
7.6. Sécurité et accidents du travail	112
8 - TRANSPORT AÉRIEN	114
8.1. L'emploi en progression	114
8.2. La formation	117
8.3. Durée du travail	118
8.4. Dialogue social	118



Avant-propos

Ce rapport sur l'évolution sociale dans les transports en 1996 a été délibéré par le Conseil National des Transports le 1er juillet 1997.

Il comporte trois parties :

La première rappelle les dispositions législatives, réglementaires et conventionnelles intervenues en 1996, suivies des principales mesures concernant les transports.

Dans la deuxième, sont présentées des informations générales, d'ordre statistique, intéressant l'ensemble du secteur, permettant de le situer par rapport à l'ensemble de l'économie et d'établir des comparaisons entre ses différentes composantes à travers les thèmes de l'emploi, de la formation, des conditions de travail et de sécurité et des rémunérations.

On trouvera également dans cette partie des développements relatifs à l'action de contrôle menée par les services de l'Etat.

La troisième est consacrée aux différents modes ou sous-secteurs d'activité afin de répondre directement aux attentes des acteurs sociaux concernés.

Les principales évolutions sociales de 1996 dans les transports

1/ Les conflits et la négociation collective

Les événements les plus marquants de l'année écoulée ont été le mouvement social de novembre 1996 dans le transport routier de marchandises ainsi que les conflits qui se sont propagés à la suite dans une trentaine de réseaux de transport urbain de province. D'autres conflits sont apparus également à la SNCF et au sein du groupe Air France, par exemple. Toutefois, dans certains secteurs, comme la navigation fluviale et les remontées mécaniques, la modernisation sociale s'est poursuivie dans la négociation et en dehors de tout contexte conflictuel.

Ces événements ont toutefois donné lieu à un nouvel essor de la négociation, permettant, en contrepartie d'avancées sociales comme le congé de fin d'activité (CFA) dans le TRM ou la réduction de la durée du travail dans les transports urbains, de poursuivre la modernisation de ce secteur.

Le CNT a toutefois observé que ces événements soulignent à nouveau les insuffisances du dialogue social et traduisent les difficultés de la négociation collective, en particulier au niveau décentralisé, dans le secteur des transports.

Le débat a plus particulièrement porté sur la situation dans le transport routier de marchandises (TRM) ; les causes profondes du conflit récent et les avancées sociales issues des négociations méritent une attention permanente afin que la dynamique sociale trouve son plein effet.

Certains des partenaires sociaux ont invoqué des engagements parfois non tenus et ont relevé une certaine contradiction entre la démarche contractuelle de l'accord social de 1994 et l'intervention réglementaire de l'Etat.

C'est pourquoi, le rapport du CNT préconise l'institution d'un **Observatoire de veille sociale** chargé, en liaison avec la Direction des Transports Terrestres et l'Inspection du Travail des Transports, d'une fonction permanente d'écoute des préoccupations des partenaires sociaux et du suivi du déroulement de la négociation collective.

La Commission Sociale du CNT pourrait jouer ce rôle.

2/ Contrôles et sanctions

Les contrôles et sanctions constituent un instrument déterminant de la régulation des transports.

Le CNT a observé que le bilan de 1996 dans le domaine du **TRM** fait apparaître une intensification des contrôles, tant en entreprise que sur route, mais aussi une diminution du nombre des infractions constatées en dépit d'une activité beaucoup plus forte des C.S.A. au niveau régional, comme au niveau national (la C.S.A. du C.N.T. a été réunie en décembre 1996 pour la première fois depuis 1984).

Certains ont donc pu en tirer la conclusion d'une amélioration du comportement des entreprises et de leurs conducteurs.

Cette évolution favorable est à rapprocher de la circulaire interministérielle, signée du Premier Ministre, le 26 septembre 1996.

Elle est due également à l'efficacité des pôles de contrôle constitués sous l'égide des Préfets de Région qui ont permis une meilleure coordination des actions des corps de contrôle. Toutefois, il reste une insuffisance persistante de la répression pénale des infractions par l'appareil judiciaire.

Le débat du C.N.T. a fait ressortir pour le T.R.M. une triple nécessité :

- compléter en effectifs comme en matériels les moyens de contrôle sur le terrain,
- améliorer le dispositif statistique de recensement des infractions relevées par les forces de l'ordre lors des contrôles sur route,
- faire aboutir la nouvelle sanction de **mise au garage des véhicules**, pour les entreprises les plus infractionnistes, sanction prévue par un projet de loi récent qui reste à soumettre au Parlement.

Pour le TRM comme pour les transports départementaux et **interurbains** de personnes, il conviendrait d'inciter les Préfets à assurer la publicité des sanctions et notamment d'en tenir informées les autorités organisatrices.

Le secteur **aérien** devrait faire l'objet d'une attention accrue de la part des services de contrôle, notamment pour les équipages des avions tant français qu'étrangers. A cette fin, le CNT se propose d'intégrer à son rapport social annuel le bilan des actions de contrôle menées dans le secteur aérien.

3/ Emploi

La branche des transports a continué, en 1996, à créer des emplois à un rythme comparable à 1995 (+ 1,7 %) et nettement plus élevé que celui qu'a connu l'ensemble de l'économie (+ 0,3 %). 19.000 emplois ont été créés par les entreprises

du secteur privé du transport, les grandes entreprises nationales (G.E.N.) en ayant perdu globalement 3.900. Malgré le ralentissement de l'activité, le T.R.M. a créé, à lui seul, 6.700 emplois supplémentaires, progressant ainsi de 2,9 %.

Pour une part notable mais impossible à chiffrer, les nouveaux emplois créés sont imputables à la réduction des temps de service induite par l'accord social de 1994 concernant les "grands routiers".

Le débat du CNT a porté sur les aspects qualitatifs et quantitatifs des emplois et sur les politiques d'emploi menées par les entreprises de la branche. Pour certaines entreprises, comme la SNCF, les aspects qualitatifs et quantitatifs sont liés à l'importance des redéploiements de personnels.

Pour les transports aériens, les représentants des salariés ont observé une certaine précarisation par recours au temps partiel.

De manière générale, le Conseil recommande l'intégration dans les différentes conventions collectives de clauses relatives au renforcement du statut des salariés à temps partiel.

Il rappelle les 20 propositions pour le développement de l'emploi énoncées dans son rapport 1995 et souhaiterait qu'une évaluation de la mise en oeuvre de ces différentes propositions soit faite.

4/ Formation

Le CNT constate l'amélioration générale de la qualification des salariés de la branche, particulièrement des conducteurs routiers.

La montée en puissance progressive du dispositif de formation obligatoire des conducteurs, les conditions d'une meilleure valorisation de cette profession se mettent progressivement en place.

Les différentes actions de formation qualifiante et d'insertion des jeunes mises en oeuvre par les organismes professionnels du transport routier : AFT et Promotrans ont été mises en exergue.

Le Conseil insiste pour que la formation obligatoire des conducteurs soit étendue aux transports pour compte propre et aux artisans, comme prévu par un récent projet de loi, et qu'une formation obligatoire équivalente soit mise en place par les Etats membres de l'Union européenne.

5/ Durée du travail

L'enquête effectuée par le Ministère des Transports sur le temps de service des conducteurs "grands routiers" a montré que l'entrée en application de l'accord social au 1er octobre 1995 s'est traduite par une légère amélioration dans les six premiers mois ; toutefois cette évolution ne s'est pas confirmée par la suite.

Au cours des débats, il est apparu nécessaire d'obtenir des données relatives à la distribution des temps de service autour de la moyenne indiquée, afin d'affiner l'analyse et de vérifier la dispersion des écarts.

La nouvelle étape de réduction des temps de service à 56 heures par semaine et 230 heures par mois au 1er janvier 1997 ne pourra être réussie que si une action volontariste de l'ensemble des acteurs est menée.

6/ Rémunération dans le transport routier de marchandises

La structure particulière de la rémunération des conducteurs, du fait de l'importance des "frais de route" pour les grands et très grands routiers, constitue un frein à la baisse effective de la durée de service, d'autant que les clauses de sauvegarde de la rémunération prévues par l'accord social de 1994 ne portent évidemment pas sur les indemnités de déplacement.

Par ailleurs, du fait d'un faible éventail hiérarchique, l'absence d'un déroulement de carrière important entraîne une mobilité interentreprises élevée.

Le Conseil propose, afin d'y remédier, que la rénovation du système de classification conventionnelle, à l'ordre du jour depuis des années, soit entreprise sans tarder.

Première partie
L'encadrement réglementaire
et conventionnel

LES MESURES ESSENTIELLES DE 1996

L'accord national interprofessionnel du 31 octobre 1995 sur le temps de travail tendait à redynamiser la négociation collective et ouvrait des pistes prometteuses en matière de réduction et d'aménagement du temps de travail dans la perspective du maintien ou du développement de l'emploi.

La loi de Robien du 11 juin 1996 qui offre aux entreprises des exonérations de charges en échange de la réduction du temps de travail vient en accompagnement de cet accord.

Toujours dans le cadre d'une articulation étroite de la négociation collective et de la législation, la loi du 13 novembre 1996 sur le développement de la négociation collective valide le second accord national interprofessionnel du 31 octobre 1995, offrant la possibilité à titre expérimental, aux entreprises dépourvues de délégués syndicaux de conclure des accords soit avec le comité d'entreprise ou les délégués du personnel, soit avec "un ou plusieurs salariés expressément mandatés par une ou plusieurs organisations syndicales". Dans cette hypothèse, l'entrée en vigueur de ces accords est subordonnée à la validation accordée par une commission paritaire de branche ou, dans le second cas, à l'absence d'opposition de la majorité des organisations syndicales représentatives de la branche.

La loi du 13 novembre 1996 transpose également la directive communautaire sur les comités d'entreprises européens.

Dans les transports routiers de marchandises, les décrets des 12 et 19 décembre 1996 sur la durée du travail et la transparence viennent compléter la réglementation applicable et permettent également de préciser certains points de l'accord du 23 novembre 1994 sur la transparence, la rémunération et la réduction de la durée de service des conducteurs "grands routiers", relatifs aux règles de décompte des temps de service.

Parmi les autres mesures importantes concernant cette activité, l'institution du congé de fin d'activité des conducteurs par les partenaires sociaux et l'adaptation par décret du dispositif général de réduction de charges sur les bas salaires concourent également aux objectifs de réduction du temps de travail et de création d'emplois.

I. TEXTES DE PORTÉE GÉNÉRALE.

I.1. VOLET EMPLOI

1.1.1. Aménagement et réduction du temps de travail.

⇒ *Loi n° 96-502 du 11 juin 1996.*

La loi du 11 juin 1996 tendant à favoriser l'emploi par l'aménagement et la réduction conventionnelle du temps de travail, dite «loi Robien», offre aux partenaires sociaux, dans l'entreprise, un instrument pour préserver ou accroître l'emploi et pour parvenir à une organisation du travail à la fois mieux adaptée aux attentes des salariés et plus productive.

Elle comprend 2 volets : l'un offensif destiné à créer des emplois, l'autre défensif qui vise à éviter des licenciements économiques.

La « loi Robien » a pour ambition d'élargir l'expérimentation de l'annualisation réduction du temps de travail, introduite par l'article 39-I de la loi quinquennale du 20 décembre 1993. Le texte pérennise désormais le principe d'un allègement de cotisations sociales lié à la réduction et l'aménagement du temps de travail. Il prévoit

① Un allègement des cotisations patronales de sécurité sociale de 40 % la 1ère année et de 30 % les années suivantes, pour les entreprises dans lesquelles un nouvel horaire collectif accompagné d'une réduction du temps de travail aura été mis en place, par application d'un accord d'entreprise ou de branche.

La réduction du temps de travail devra être au moins 10 % et entraîner une augmentation des effectifs de l'entreprise d'au moins 10 %. Le bénéfice de ces allègements est acquis pour une durée de 7 ans. Le taux des allègements consentis pourra être porté à 50 % pour la 1ère année et 40 % pour les suivantes lorsque la réduction du temps de travail sera d'au moins 15 % et l'augmentation des effectifs qui l'accompagne d'au moins 15 % également.

② Le dispositif adopté n'impose plus que la réduction du temps de travail soit accompagnée d'une diminution des salaires.

③ Le texte prévoit les conditions d'une utilisation défensive du dispositif, permettant d'éviter des licenciements économiques dans le cadre d'un plan social : un allègement similaire des cotisations patronales de sécurité sociale pourra être attribué en contrepartie, non plus d'embauches, mais du maintien des emplois.

④ La charge du financement des dispositions de cette loi sera supportée par le budget de l'Etat. Le coût de cette mesure pour l'Etat a été estimé par le ministère du travail, à 53 000 F par an et par salarié, pour un salaire équivalent au SMIC dans l'hypothèse d'une réduction du temps de travail de 15 %, accompagné d'embauches en proportion équivalente.

1.1.2 Pacte de relance pour la ville.

⇒ *Loi n° 96-987 du 14 novembre 1996 relative à la mise en oeuvre du pacte de relance pour la ville.*

La loi du 14 novembre 1996 a institué des zones urbaines sensibles qui comprennent des zones de redynamisation urbaine ainsi que des zones franches

urbaines et a mis en place un dispositif d'exonération des cotisations sociales pour les employeurs qui permettront l'embauche de salariés.

➤ **Zones de redynamisation urbaine.**

La loi instaure une exonération des cotisations patronales de sécurité sociale pour les embauches jusqu'au 50ème salarié. Donnent lieu à cette exonération toutes les embauches ayant pour effet de porter l'effectif de l'entreprise à 50 salariés au plus. L'exonération porte sur les cotisations patronales d'assurances sociales, d'accidents du travail et d'allocations familiales, sur la fraction de rémunération jusqu'à 50 % du SMIC et ce, pendant 12 mois.

Les employeurs visés par ce nouveau dispositif sont les entreprises et groupements d'employeurs exerçant une activité artisanale, industrielle, commerciale, agricole, ou non commerciale. Sont exclus La Poste, France Télécom ainsi que les employeurs relevant d'un régime spécial (SNCF, RATP,...).

➤ **Zones franches urbaines.**

Le dispositif d'exonération des cotisations sociales (cotisations patronales d'assurances sociales, d'accidents du travail, d'allocations familiales, de versement de transport et de FNAL sur la fraction de rémunération jusqu'à 150 % du SMIC, pendant 5 ans à compter de la délimitation de la zone franche) concerne les entreprises exerçant une activité industrielle, commerciale ou artisanale, à l'exception des activités de crédit-bail immobilier et de location d'immeubles à usage d'habitation.

L'exonération est applicable aux gains et rémunérations versés aux salariés embauchés sous CDI, ou sous CDD de 12 mois au moins, et ce dans la limite de 50 salariés.

1.1.3 - Contrat initiative emploi (CIE).

⇒ *Décret n° 96-702 du 7 août 1996.*

Le décret du 1996 modifie le dispositif du CIE (entré en vigueur le 1^{er} juillet 1995) relatif aux conditions de versement de l'aide forfaitaire réservée à certains publics. Cette dernière, fixée jusqu'à présent à 2 000 F quel que soit le bénéficiaire du CIE, est désormais réservée aux publics les plus en difficulté et voit son montant modulé selon les cas. Ainsi, en fonction de la catégorie à laquelle appartient le bénéficiaire avant son embauche, le montant de l'aide forfaitaire est le suivant :

— 2 000 F par mois (pendant 24 mois au maximum) demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE depuis plus de 3 ans ; demandeurs d'emploi de plus de 50 ans, inscrits pendant au moins 12 mois durant les 18 derniers mois ; allocataires du RMI ; bénéficiaires de l'allocation de solidarité spécifique ; certains bénéficiaires de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés ; jeunes de moins de 26 ans sans emploi et non indemnisés au titre de l'assurance chômage

— 1 000 F par mois (pendant 24 mois au maximum) : personnes inscrites comme demandeurs d'emplois pendant au moins 24 mois durant les 36 derniers mois.

1.1.4.- Emploi des jeunes.

⇒ *Conférence nationale sur l'emploi des jeunes du 10 février 1997.*

La conférence nationale sur l'emploi des jeunes, qui s'est tenue à l'hôtel Matignon le 10 février 1997, sous la présidence du Premier Ministre, et qui réunis-

sait des représentants des pouvoirs publics, des organisations syndicales et patronales, des organisations étudiantes, organismes consulaires, associations et institutions diverses, a permis de dégager un accord sur une formule de 1^{ère} expérience professionnelle dans le cadre du cursus universitaire et d'annoncer une nouvelle mobilisation en faveur des formations en alternance, en particulier de la part des grandes entreprises.

➤ Développement des formations en alternance.

L'objectif global retenu est de 400 000 jeunes en formation en alternance en 1997, avec 230 000 entrées en contrats d'apprentissage et 130 000 en contrats de qualification. Les grandes entreprises devraient accueillir au minimum 2 % de leurs effectifs en alternance en 1997. Le nombre de places dans les centres de formation des apprentis sera augmenté de 15 % par les régions, soit un financement supplémentaire de 70 millions de F dans le cadre du contrat de plan Etat-régions. Par ailleurs, les aides versées dans le cadre du contrat d'apprentissage seront étendues aux contrats conclus dans le secteur public

➤ Incitation en faveur d'une 1^{ère} expérience professionnelle.

Intitulé « unité de première expérience professionnelle » (UPEP), le stage concernera, dans un premier temps, les 2^{èmes} cycles universitaires de l'enseignement général. Il pourra avoir lieu dans l'entreprise ainsi que dans le secteur public. Mis en oeuvre à titre expérimental dès la rentrée universitaire de 1997 et évaluée dès le milieu de l'année 1998, la formule s'inscrira dans le cadre du semestre universitaire et fera l'objet d'une convention tripartite entre l'étudiant, l'entreprise et l'université. Elle se déroulera sous le double tutorat de l'université et de l'entreprise, qui la valideront conjointement.

1.1.5.- Accès à l'emploi des demandeurs d'emplois.

⇒ *Accord national ANPE-AFPA du 4 juillet 1996.*

L'accord-cadre national ANPE-AFPA prévoit la mise en oeuvre d'actions communes pour favoriser l'accès à l'emploi des demandeurs d'emploi et mieux répondre aux besoins des entreprises.

Signé pour 3 ans, il actualise l'accord-cadre du 24 octobre 1990, en reconduisant un certain nombre d'actions permettant à l'ANPE et à l'AFPA d'améliorer leur connaissance des caractéristiques, des besoins et des attentes des bénéficiaires et des entreprises au plan local, et de développer l'information, l'évaluation et l'orientation des demandeurs d'emploi.

L'AFPA s'engage en particulier à monter des actions de formation appropriées de soutien à l'insertion de demandeurs d'emploi en grandes difficultés. De son côté, l'ANPE s'engage à aider dans leurs recherches les stagiaires sans perspectives d'emploi, dans les 3 mois suivant la fin du stage

Dans le cadre de la politique de la ville, l'ANPE et l'AFPA participeront conjointement à la mise en place des plates-formes de services destinées à favoriser l'accès des habitants des quartiers en difficultés aux dispositifs d'insertion sociale et professionnelle.

1.2. FORMATION PROFESSIONNELLE

1.2.1.- Contrats de qualification.

⇒ *Décret n° 96-487 du 4 juin 1996.*

Le décret du 4 juin 1996, pris en application de l'article 12 de la loi n° 96-376 du 6 mai 1996 portant réforme du financement de l'apprentissage, reconduit l'aide forfaitaire versée par l'Etat en cas de conclusion d'un contrat de qualification, pour les contrats conclus entre le 1^{er} et le 31 décembre 1996.

Le montant de l'aide forfaitaire est maintenu à : 5 000 F pour un contrat de qualification dont la durée n'excède pas 18 mois ; 7 000 F pour un contrat de qualification dont la durée est supérieure à 18 mois.

L'employeur est tenu de reverser à l'Etat l'intégralité des sommes perçues au titre de l'aide forfaitaire dans les cas suivants :

- rupture du contrat de travail au cours de la période d'essai quel qu'en soit le motif ;
- rupture du contrat de travail après la période d'essai, à l'exception du licenciement du salarié pour faute grave ou force majeure
- décision de retrait d'habilitation de l'entreprise.

⇒ *Décret n° 97-278 du 24 mars 1997.*

Le décret du 24 mars 1997 reconduit l'aide forfaitaire versée par l'Etat en cas de conclusion d'un contrat de qualification, pour les contrats de conclus entre le 1er janvier et le 31 décembre 1997. Le montant de l'aide forfaitaire est maintenu à 5 000 F pour un contrat de qualification dont la durée est supérieure à 18 mois.

1.2.2.- Apprentissage.

⇒ *Décret n° 96-493 du 6 juin 1996.*

Le décret du 6 juin 1996 institue une indemnité compensatrice forfaitaire versée par l'Etat aux employeurs d'apprentis en application de la loi n° 96-376 du 6 mai 1996 portant réforme du financement de l'apprentissage. Cette indemnité se substitue à l'ensemble des aides et exonérations liées à l'embauche d'apprentis.

Ce décret prévoit que les contrats d'apprentissage ayant fait l'objet de l'enregistrement par l'administration ouvrent droit à une indemnité compensatrice forfaitaire composée :

- d'un versement au titre de l'aide à l'embauche d'apprentis
- d'une indemnité de soutien à l'effort de formation réalisé par l'employeur.

Le décret prévoit également que l'employeur est tenu de reverser à l'Etat l'intégralité des sommes perçues au titre du soutien à l'embauche d'apprentis en cas de rupture du contrat de travail ou de décision d'opposition à l'engagement d'apprentis prise par l'administration.

Les dispositions du décret du 6 juin 1996 s'appliquent aux contrats d'apprentissage conclus à compter du 1^{er} janvier 1996. Elles s'appliquent aussi aux contrats en cours conclus entre le 1^{er} 1994 et le 31 décembre 1995.

⇒ *Décrets n° 96-670 et 96-671 du 26 juillet 1996.*

Un certain nombre de dispositions relatives à l'apprentissage sont introduites par les 2 décrets du 26 juillet 1996.

➤ Compétences professionnelles du maître d'apprentissage

L'employeur souhaitant engager un apprenti doit se porter garant des compétences professionnelles du ou des maîtres d'apprentissage. Sont réputées remplir cette condition de compétences professionnelles, les personnes

— soit, titulaires d'un diplôme ou d'un titre relevant du domaine professionnel correspondant à la finalité du diplôme ou du titre préparé par l'apprenti, justifiant de 3 années d'exercice d'une activité professionnelle en relation avec la qualification visée par le titre ou le diplôme préparé

— soit, justifiant de 5 années d'exercice d'une activité professionnelle en relation avec la qualification visée par le titre ou le diplôme préparé, ainsi qu'un niveau minimal de qualification déterminé par le comité départemental de la formation professionnelle, de la promotion sociale et de l'emploi.

➤ Titre de maître d'apprentissage confirmé

Un titre de maître d'apprentissage confirmé, prévu par l'article 65 de la loi quinquennale du 20 décembre 1993, peut être décerné aux maîtres d'apprentissage remplissant les conditions suivantes

— expérience professionnelle d'au moins 5 ans ;

— expérience d'au moins 2 ans en tant que tuteur auprès de jeunes en contrat d'apprentissage, de qualification, d'adaptation ou d'orientation ;

— acquisition de compétences et d'un savoir-faire en matière tutorale et pédagogiques.

Le titre de maître d'apprentissage confirmé est délivré par les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie, les chambres des métiers ainsi que par les organismes créés ou désignés à cet effet par les organisations patronales et syndicales par voie d'accord collectif étendu. Une convention doit être préalablement conclue entre l'organisme délivrant le titre et l'Etat. Le retrait du titre de maître d'apprentissage confirmé délivré à l'employeur intervient d'office en cas de décision, par le préfet, d'opposition à l'engagement d'apprentis. Lorsque le titre a été délivré à un salarié, il peut lui être retiré par le préfet si la décision d'opposition à l'engagement d'apprentis est motivée par de manquements graves de l'intéressé à sa mission de maître d'apprentissage.

➤ Formalités d'enregistrement du contrat d'apprentissage

La déclaration relative à l'organisation de l'apprentissage, souscrite par l'employeur, précise désormais, outre les noms et prénoms de l'employeur ou la dénomination de l'entreprise, le nombre de salariés de l'entreprise autres que les apprentis et les diplômés et titres susceptibles d'être préparés les noms et pré-

noms du ou des maîtres d'apprentissage, les titres ou diplômes dont ils sont titulaires et la durée de leur expérience professionnelle.

L'employeur doit transmettre les exemplaires originaux du contrat d'apprentissage, dès sa conclusion, à la chambre des métiers ou à la chambre de commerce et d'industrie ou encore au centre de formation des apprentis (CFA) où sera formé l'apprenti.

1.2.3. Formation en alternance.

⇒ *Circulaire DFP n° 96-12 du 30 octobre 1996.*

L'article 10 de la loi n° 96-376 portant réforme du financement de l'apprentissage et le décret n° 96-736 du 20 août 1996 pris pour son application ont ouvert la possibilité pour les organismes de mutualisation agréés au titre des formations en alternance de participer au financement des dépenses liées à l'exercice par les tuteurs dans l'entreprise des missions définissant la fonction tutorale. La circulaire du 30 octobre 1996 rappelle les caractéristiques essentielles de ce dispositif qui s'applique aux contrats conclus à compter du 7 mai 1996.

— Public et situations visées.

Les missions tutorales doivent être exercées auprès d'un public spécifique : les jeunes salariés de moins de 26 ans sans qualification professionnelle reconnue, lorsque ces jeunes ont conclu soit un contrat initiative-emploi, soit un contrat d'orientation, soit bénéficient d'une mesure arrêtée par la région et inscrite au programme régional de développement des formations des Jeunes.

— Missions des tuteurs : accueillir, aider, informer et guider les jeunes ; initier ces jeunes aux différentes activités de l'entreprise ; contribuer à l'acquisition par ces jeunes des savoir-faire professionnel ; organiser avec les salariés concernés l'activité de ces jeunes dans l'entreprise.

— Nature, conditions et modalités de versement de l'aide.

Les dépenses éligibles sont exclusivement les rémunérations et charges sociales légales et conventionnelles ainsi que les frais de transport des tuteurs concernés. Le plafond est de 1 500 F par mois et par jeunes. La durée maximale de l'aide est fixée à 6 mois.

1.2.4.- Capital de temps de formation.

⇒ *Décret n° 96-578 du 28 juin 1996.*

Le dispositif de capital de temps de formation, introduit par la loi quinquennale du 20 décembre 1993 et mis en oeuvre par l'avenant du 5 juillet 1994 à l'accord national interprofessionnel du 3 juillet 1991 relatif à la formation et au perfectionnement professionnels, permet aux salariés de bénéficier au cours de leur vie professionnelle d'un capital de temps de formation leur permettant de poursuivre des actions de formation pendant leur temps de travail dans le cadre du plan de formation de l'entreprise.

Le décret du 28 juin 1996 fixe les modalités de financement du capital de temps de formation en application de l'article 78 de la loi DDOS du 4 février 1994. Une partie de la collecte des fonds au titre du congé individuel de formation (au

maximum la moitié de la contribution de 2,2 %, soit 0,1 % de la masse salariale) est attribuée à l'organisme paritaire agréé (OPCA) de la branche professionnelle concernée et est affectée au capital de temps de formation.

Le décret dispose que les OPCA auxquels est attribuée la contribution affectée au capital de temps de formation doivent constituer en leur sein une section particulière pour assurer la gestion de cette ressource et en suivre l'emploi. Pour les salariés des entreprises non assujetties à l'obligation de versement au titre du congé individuel de formation, l'organisme collecteur compétent est celui de la branche professionnelle ou du secteur d'activité dont relève l'entreprise.

A titre transitoire en 1996 et le cas échéant en 1997 Si n'est pas intervenu un accord national interprofessionnel étendu définissant les modalités de collecte des contributions des employeurs au titre du congé individuel de formation, les organismes paritaires agréés au titre du congé individuel de formation (OPACIF) devront reverser une fraction des sommes, relatives à l'année de participation, collectée auprès des entreprises relevant d'un accord de branche étendu et portant sur le capital de temps formation.

1.2.5. Rapport Virville sur la formation professionnelle (septembre 1996).

Le rapport du secrétaire général de Renault, Michel de VIRVILLE, remis le 26 septembre 1996 au Ministre du Travail, à l'occasion des 25 ans de l'accord national interprofessionnel et de la loi sur la formation professionnelle, propose de développer la formation qualifiante ainsi que la formation par alternance.

— Formation qualifiante le rapport propose l'instauration par une auto-rité tripartite d'un « référentiel national des qualifications » organisé par métiers et par niveaux. Une épargne temps de formation individuelle obligatoire, cumulable sur plusieurs années, sera mise en place. En ce qui concerne le financement, le rapport propose d'instaurer une contribution de l'Etat sous la forme d'une exonération des charges sociales patronales pour les temps rémunérés consacrés à des formations qualifiantes ou d'une « aide à la formation différée » pour les jeunes sortant de formation initiale. Par ailleurs, le rapport Virville préconise une nouvelle orientation des fonds du congé individuel de formation, une moitié étant consacrée au fonctionnement d'actions qualifiantes de courte durée.

— Formation en alternance : le rapport Virville propose de maintenir les contrats de qualification et d'apprentissage mais d'unifier le statut, la rémunération et la couverture sociale des jeunes. Il propose également d'ouvrir l'alternance « aux adultes demandeurs d'emploi et aux salariés suivant un itinéraire de formation qualifiante hors de leur entreprise ».

I. 3. PROTECTION SOCIALE

1.3.1. Financement de la sécurité sociale.

⇨ *Loi n° 96-1160 du 27 décembre 1996 de financement de la sécurité sociale pour 1997.*

La loi de financement de la sécurité sociale pour 1997, élaborée en application de la loi constitutionnelle du 22 février 1996, a pour objectifs principaux :

— d'approuver les orientations de la politique de santé et de sécurité sociale

ainsi que les objectifs qui déterminent les conditions générales de l'équilibre financier de la sécurité sociale,

- de prévoir, par catégories, les recettes de l'ensemble des régimes obligatoires de base,

- de fixer, par branche, les objectifs de dépenses de l'ensemble des régimes obligatoires de base,

- de fixer, pour l'ensemble des régimes obligatoires de base, l'objectif national de dépenses d'assurance maladie;

Pour 1997, les prévisions de recettes de l'ensemble des régimes obligatoires de base de sécurité sociale sont fixées à 1.658 milliards de F. Les objectifs de dépenses des régimes obligatoires de base sont fixés à 1.684,9 milliards de F. (maladie-maternité-invalidité-décès 661,8 ; vieillesse-veuvage : 726,7 ; accidents du travail : 54,7 ; famille : 241,7).

En matière de maîtrise des dépenses et mesures d'économie, l'objectif national de dépenses d'assurance maladie de l'ensemble des régimes obligatoires de base est fixé à 600,2 milliards de F. pour 1997.

Par ailleurs, la loi de financement élargit l'assiette de la contribution sociale généralisée (CSG) et instaure un point supplémentaire de CSG (qui passe de 2,4 à 3,4 %) élargie sur les revenus d'activité et de remplacement perçus à compter du 1^{er} janvier 1997. Ce point supplémentaire de CSG est rendu fiscalement déductible. Il devra être isolé sur une ligne distincte du bulletin de paie. Toutefois, afin de ne pas ajouter une ligne supplémentaire sur le bulletin, la contribution pour le remboursement de la dette sociale (CRDS, 0,5 %) et la CSG (2,4 %), non déductibles, qui reposent sur une assiette identique pour les revenus salariaux pourront figurer sur une même ligne du bulletin de paie (taux global 2,9 %).

1.3.2.- Taux de cotisation.

1.3.2.1. Régime général.

⇨ *Décret n° 96-1167 du 26 décembre 1996 modifiant à compter du 1^{er} janvier 1997 les taux de cotisations d'assurance maladie sur les revenus d'activité et de remplacement des assurés du régime général, du régime agricole, du régime des travailleurs non salariés des professions non agricoles et à l'assurance personnelle.*

➤ Régime général et agricole.

- Rémunérations et gains versés à compter du 1^{er} janvier 1997.

Le taux de cotisation d'assurance maladie-maternité-invalidité-décès à la charge du salarié est fixé à 5,50 % au lieu de 6,80 %. La part de l'employeur reste fixée à 12,80 % dans le régime général et à 11 % dans le régime agricole.

- Pensions et allocations versées à compter du 1^{er} janvier 1997.

Le taux de cotisation d'assurance maladie assise sur les avantages de retraite de base est fixé à 2,80 % ; celui de la cotisation maladie assise sur les avantages de retraite complémentaire est fixé à 3,80 % ; celui de la cotisation maladie assise sur les préretraites est fixé à 4,50 %.

➤ Travailleurs non salariés des professions non agricoles.

- Revenus professionnels perçus à compter du 1^{er} janvier 1997.

Le taux de cotisation d'assurance maladie-maternité est fixé à 11,40 %.

- Allocations ou pensions de retraite versées à compter du 1^{er} janvier 1997.
Le taux de cotisation maladie est fixé à 2,40 %.
- Assurance personnelle.

Le taux de cotisation maladie est fixé à 11,70 % pour la partie assise sur la totalité des revenus dans la limite de 5 fois le plafond de la sécurité sociale et 3,35 % pour la partie assise sur les revenus dans la limite du plafond.

1.3.2.2. Régimes spéciaux

⇨ *Décret n° 96-1151 du 26 décembre 1996 modifiant à compter du 1^{er} janvier 1997 les taux de cotisations d'assurance maladie sur les rémunérations, pensions et allocations versées aux assurés des régimes spéciaux.*

➤ Fonctionnaires et ouvriers de l'Etat, militaires de carrière, agents des collectivités de l'Etat.

— Revenus d'activité.

Le taux de cotisation d'assurance maladie-maternité-invalidité à la charge de l'assuré en activité est fixé à 4,75 % au lieu de 6,05 %.

— Allocations ou pensions de retraite.

Le taux de cotisation maladie est fixé à 2,80 %.

➤ SNCF.

— Actifs.

Le taux de cotisation maladie est fixé à 4,90 %.

— Retraités.

Le taux de cotisation maladie est fixé, en fonction du niveau de pension, à 1 %, 3,50 %, 2,80 % et 2,05 %.

➤ RATP.

— Actifs.

Le taux de cotisation maladie est fixé à 3,90 %

— Retraités.

Le taux de cotisation maladie est fixé à 4,35 % et à 1,85 %.

⇨ *Arrêté du 26 novembre 1996 fixant la cotisation due à la Caisse Nationale d'Allocations Familiales par les organismes visés à l'article L.212-1 du code de la sécurité sociale.*

Cet arrêté porte le taux de cotisation d'allocations familiales dû à la CNAF par les entreprises ou régimes autorisés à servir à leurs ressortissants les prestations familiales légales (SNCF et RATP notamment), de 4,8 à 5,2 %.

Cette mesure s'inscrit dans le cadre du plan de réforme de la sécurité sociale présenté par le Gouvernement à l'automne 1995 dont l'un des objectifs principaux résidait dans l'achèvement du processus visant à assurer l'universalité des modalités de gestion et de versement des prestations familiales. L'arrêté

du 26 novembre 1996 vise à aligner les taux de cotisation de l'Etat et des entreprises publiques sur les taux applicables à l'ensemble des entreprises.

1.3.3. Plafond de la sécurité sociale.

⇒ Décret n° 96-1169 du 27 décembre 1996.

Le décret du 27 décembre fixe le plafond de la sécurité sociale pour 1997 (13 720 F par mois) et modifie également les modalités de détermination de ce plafond.

Désormais une seule revalorisation, valable pour toute l'année, aura lieu au 1^{er} janvier (au lieu de 2, le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet)

1.3.4. Retraites complémentaires.

⇒ Accords AGIRC-ARRCO du 25 avril 1996.

Pour faire face à un besoin de financement estimé à 37 milliards de F. pour les régimes de retraite complémentaire ARRCO et à 130 milliards de F. pour les régimes de retraite complémentaire AGIRC d'ici à 2005, les organisations patronales (CNPF, CGPME, UPA) et 4 organisations syndicales (CFDT, CFE-CGC, CFTC et CGT-FO) ont conclu 3 accords datés du 26 avril 1996 : l'un concernant l'AGIRC, l'autre concernant l'ARRCO et le troisième portant dispositions communes à l'AGIRC et à l'ARRCO.

Ces accords, conclus pour la période 1996-2005, ont pour finalité :

- de transformer l'ARRCO en une fédération d'institutions gérant un régime unique de retraite par répartition,
- d'assurer pour une période de 10 ans, l'équilibre financier des régimes AGIRC et ARRCO,
- d'établir une solidarité entre les régimes,
- d'optimiser leurs coûts de gestion et leurs dépenses d'action sociale.

⇒ Accord paritaire du 23 décembre 1996.

Les partenaires sociaux, CNPF, CGPME, UPA pour les organisations patronales, CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT-FO et CGT pour les organisations syndicales, ont signé le 23 décembre 1996 un accord qui proroge, pour la période allant du 1^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000, l'accord relatif à la Structure Financière (ASF).

Créée en 1983 par les partenaires sociaux avec l'agrément de l'Etat, renouvelée par un accord du 30 décembre 1993, l'ASF assure le financement du supplément de dépenses que représente pour les régimes complémentaires le départ à la retraite à 60 ans.

L'accord qui prévoit que l'Etat versera à l'ASF 700 millions de F. par an pendant 4 ans, permettra de faire liquider, à un âge compris entre 60 et 65 ans, pour les

régimes de retraites complémentaires relevant de l'AGIRC et de l'ARRCO, une allocation égale au montant des droits acquis à l'âge de départ à la retraite complémentaire et calculée sans coefficient d'abattement pour les catégories de salariés suivantes : salariés en activité, anciens salariés relevant de la CANCAVA (régime des artisans), chômeurs indemnisés par l'assurance chômage, chômeurs qui ne sont plus indemnisés mais toujours inscrits à l'ANPE, agents de la profession minière.

1.3.5. Assurance chômage.

⇒ *Accords paritaires du 19 décembre 1996*

Les partenaires sociaux gestionnaires du régime d'assurance chômage, CNPF, CGPME, UPA pour les organisations patronales, CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT-FO et CGT pour les organisations syndicales, ont signé le 19 décembre 1996 un accord sur l'assurance chômage.

Outre la reconduction pour 3 ans de la convention UNEDIC, l'accord, qui se présente sous la forme de 6 protocoles distincts, prévoit le reconduction, sur 1997 et 1998, de 2 dispositifs dits « d'activation des dépenses passives » de chômage : l'allocation de remplacement pour l'emploi (ARPE) d'une part, et les conventions de coopération d'autre part.

Sur le plan financier, l'accord aboutit à une répartition entre baisse de la cotisation d'assurance chômage (- 0,42 point), amélioration de l'indemnisation du chômage et mesures actives pour l'emploi. Les engagements financiers demeurent dans les limites correspondant aux excédents financiers de l'UNEDIC au titre des exercices 97 et 98 (26 milliards de F. prévus).

1.3.6. Réduction de charges sociales sur les bas salaires.

⇒ *Décret n° 96-835 du 20 septembre 1996.*

Le décret du 20 septembre 1996 a mis en oeuvre, à compter du 1er octobre 1996 et jusqu'au 31 décembre 1997, la fusion en une mesure unique de l'exonération de cotisations d'allocations familiales et de la réduction dégressive des cotisations de sécurité sociale à la charge de l'employeur sur les bas salaires en application de l'article 113 de la loi de finances pour 1996.

Cette mesure prend la forme de la réduction dégressive des cotisations de sécurité sociale à la charge de l'employeur (assurances sociales, accidents du travail, allocations familiales) sur les gains et rémunérations versées au cours d'un mois civil et inférieurs à un plafond fixé à 169 fois le SMIC majoré de 33 % (au lieu de 20 %), soit 8 521,03 F. L'exonération de la cotisation d'allocations familiales est suspendue. Le montant de la réduction ne dépend plus du nombre d'heures de travail mais uniquement du montant mensuel de la rémunération (suppression de la proratisation de la réduction en cas d'horaire inférieur à la durée légale ou conventionnelle du travail).

II. - MESURES SPÉCIFIQUES AUX TRANSPORTS.

2.1. TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

2.1.1. Durée du travail dans les transports routiers.

⇒ Décret n° 96-1082 du 12 décembre 1996

Le décret du 12 décembre 1996 prévoit la fixation, par accord entre les partenaires sociaux, d'un seuil maximal pour le total des heures non rémunérées, correspondant aux périodes de repas, de repos et de coupure des conducteurs routiers de marchandises.

⇒ Décret n° 96-1115 du 19 décembre 1996

Le décret du 19 décembre 1996 modifie le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier.

Il prévoit que, à compter du 1er janvier 1997 pour les personnels de conduite affectés, dans les transports routiers de marchandises, à des services leur faisant obligation de prendre au moins 6 repos journaliers par mois hors du domicile et, pour les personnels de conduite affectés, dans les transports de déménagement, à des services leur faisant obligation de prendre au moins 40 repos journaliers par an hors du domicile, la durée journalière cumulée des temps de repas, de repos et de coupure compris dans l'amplitude de la journée de travail et non rémunérés ne peut excéder un seuil maximal.

Ce seuil maximal est déterminé par accord de branche ou, dans l'entreprise, par accord d'entreprise ou d'établissement. Dans les établissements non couverts par une disposition conventionnelle, il est fixé à un quart de l'amplitude de la journée de travail et ne saurait en tout état de cause être supérieur à 3 heures.

⇒ Circulaire n° 97-32 du 28 mars 1997 du Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme et du Secrétaire d'État aux Transports, relative à la durée du travail.

La circulaire du 28 mars 1997 a pour objet d'apporter aux services administratifs, aux services préfectoraux et aux corps de contrôle les instructions nécessaires à l'application effective des décrets des 12 et 19 décembre 1996. Elle précise notamment les contours et modalités d'application des nouveaux principes posés par les décrets

— suppression des équivalences qui subsistaient pour les conducteurs routiers de marchandises et de voyageurs;

— limitation de la durée journalière cumulée des temps de repas, de repos et de coupure compris dans l'amplitude de la journée de travail et non rémunérés, pour les personnels de conduite de marchandises et les personnels roulants du déménagement qui leur sont assimilés

— transparence du décompte des temps de service et rénovation du bulletin de paie, pour que toute heure effectuée soit décomptée et payée

— droit d'accès pour tous les conducteurs et les délégués du personnel, aux feuilles d'enregistrement du chronotachygraphe, et pour les personnels « grands routiers », les décomptes les concernant.

2.1.2. Décret n° 97-488 du 12 mai 1997 sur l'allègement des charges sociales sur les salaires des personnels de conduite marchandises couverts par l'accord du 23 novembre 1994

A la suite des événements de novembre 1996, les pouvoirs publics ont adopté, en faveur des entreprises de transport routier de marchandises, un dispositif spécifique d'allègement des charges sociales, pour conforter les efforts de la profession vers la transparence des conditions de travail et la réduction de la durée du travail de ses conducteurs.

Ce dispositif, mis en place par le décret du 12 mai 1997 et sa circulaire d'application, est une adaptation du dispositif général de réduction des charges sociales sur les bas salaires initié par l'article 113 de la loi de finances pour 1996, qui prévoit la fusion, du 1er octobre 1996 jusqu'au 31 décembre 1997, de deux dispositifs d'allègements des charges sociales sur les bas salaires.

Le plafond de droit commun de 8 521 F a été porté à 11 596,67 F pour prendre en considération les salaires des conducteurs "grands routiers", qui sont assez largement supérieurs aux salaires des autres conducteurs, en raison de durées de travail plus élevées. Le coefficient d'allègement a été minoré de 0,55 à 0,225, pour maintenir un montant maximum d'allègement inchangé de 1 166 F.

Le bénéfice du dispositif est réservé aux entreprises qui appliquent l'accord du 23 novembre 1994 sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises "grands routiers" ou "longue distance" ou son avenant n°1 du 6 juillet 1995 relatif aux conditions spécifiques d'application de l'accord aux entreprises du déménagement.

Les entreprises intéressées déposent leur dossier de demande auprès de la DRE, qui l'instruit avec l'Inspection du Travail des Transports. La décision revient au préfet de région, qui la notifie à l'entreprise et à l'URSSAF.

2.1.3. Congé de fin d'activité.

⇒ *Accord conclu le 28 mars et le 11 avril 1996 sur le congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises.*

L'accord sur le congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises, prévu par l'un des protocoles d'accord du 29 novembre 1996, a été signé le 28 mars 1997 par les des fédérations patronales de transport routier et le 11 avril les organisations syndicales CFDT, CFTC et FNCR.

Ce dispositif permet aux conducteurs routiers de marchandises d'au moins 55 ans et ayant conduit pendant au moins 25 ans un véhicule lourd de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC), de partir en congé de fin d'activité en bénéficiant de 75 % de leur salaire brut antérieur. De 55 ans à 57 ans et demi, le financement de ce congé sera intégralement assuré par une cotisation à 60 % à la charge des employeurs et à 40 % à la charge des salariés. De 57 ans et demi à 60 ans, l'Etat prend en charge 60 % du salaire antérieur et les 15 % restants sont financés par la cotisation.

A partir de 60 ans, les conducteurs routiers bénéficieront des dispositions du décret du 3 octobre 1955 par lequel l'Etat garantit aux conducteurs une retraite au taux plein, même s'ils ne réunissent pas les annuités de cotisations nécessaires.

Le fonds de gestion du congé de fin d'activité des conducteurs routiers de marchandises (FONGECFA) sera alimenté par des cotisations sociales des employeurs et des salariés ainsi que par une subvention de l'Etat.

Chaque départ d'un salarié dans le cadre de ce dispositif s'accompagnera de l'embauche d'un jeune de moins de 30 ans, en contrat à durée indéterminée à temps plein.

Selon les évaluations effectuées, ce dispositif est susceptible de concerner environ 3.500 bénéficiaires potentiels âgés de 55 à 60 ans

2.2.- TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE VOYAGEURS

2.2.1. Accord du 19 novembre 1996 sur la formation professionnelle dans les transports publics urbains

L'accord du 19 novembre 1996 sur la formation professionnelle dans les transports publics urbains a été signé par l'Union des Transports Publics (UTP) et les fédérations syndicales CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT-FO et FNCR. Il concerne, dès 1997, les 34 000 salariés de la branche.

L'accord prévoit que les actions prioritaires en matière de formation professionnelle, notamment celles mentionnées dans l'accord cadre sur la sécurité de juin 1995, sont financées, à compter du 1^{er} janvier 1997, par une augmentation de 0,2 point (soit environ 9 millions de F) de la contribution des entreprises au titre du plan de formation ; celle-ci passe de 0,9 % à 1,1 % de la masse salariale. Par ailleurs, l'accord « confirme en l'élargissant » l'adhésion de la profession à l'OPCA Transports.

Le capital de temps de formation prévu par l'accord met l'accent sur les formations longues. En 1998, ce capital-temps sera réservé à des salariés ayant 15 ans d'ancienneté dans la branche dont 2 ans consécutifs dans l'entreprise.

L'accord du 19 novembre 1996 prévoit encore une priorité d'embauche à l'issue des contrats d'apprentissage et de qualification. Les salariés recrutés directement en CDI bénéficient, dès leur entrée dans l'entreprise, d'une formation de mise à niveau des connaissances.

2.2.2 Preretraites contre embauches.

⇒ *Accord de branche du 23 avril 1996 entre les partenaires sociaux des transports publics urbains.*

Les partenaires sociaux des transports publics urbains, à l'exception de la CGT et de FNCR ont signé un accord de branche, relatif à la mise en oeuvre des dispositions de l'accord interprofessionnel du 6 septembre 1995 sur la cessation d'activité contre embauche.

Cet accord de branche comporte des dispositions relatives à la validation des droits la retraite complémentaire. Celles-ci s'appuient, notamment, sur une décision du conseil d'administration de la Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance Transport (CARCEPT) du 18 janvier 1996 relative à la prise en charge par le fonds social CARCEPT de la cotisation, entre 5,5 % et le taux ARRCO.

2.3.- NAVIGATION INTÉRIEURE

⇒ Convention collective nationale pour les bateaux à passagers

Signée par le Comité des Armateurs Fluviaux et les Fédérations syndicales de salariés au mois d'avril 1997, cette convention collective prévoit des conditions d'emploi et des garanties sociales spécifiques aux activités de transport fluvial de passagers.

2.4.- REMONTÉES MÉCANIQUES

Évolution du statut des agents saisonniers dans la branche professionnelle des remontées mécaniques : accord-cadre du 16 janvier 1996

⇒ Conclu par le syndicat patronal SNTF et les fédérations syndicales de salariés, il a pour objet de mettre en place un dispositif conventionnel permettant d'atténuer les effets des phénomènes naturels (arrivée effective ou non de neige) et de stabiliser l'emploi saisonnier dans la branche professionnelle. L'accord est une base de travail et pourrait prélude à une aide de l'Etat, à une évolution de la convention de la branche du 15 mai 1968 et à un accord de l'UNEDIC relatif à l'indemnisation des saisonniers en cas de report d'embauche en début de saison et relatif au recours au chômage partiel.

III - LES TRAVAUX COMMUNAUTAIRES

Vers une harmonisation des conditions sociales d'activité

- Formation

La résolution adoptée le 14 mars 1995 par le Conseil des Ministres Européens des Transports a invité la Commission, au vu des résultats des travaux entrepris par le Comité paritaire "route" composé de représentants des employeurs et des salariés, à faire des propositions concernant l'institution d'une formation professionnelle obligatoire et d'une formation continue appropriée pour les conducteurs des Etats-membres de l'Union Européenne.

- Durée du travail

Sur la base du rapport produit par le Comité paritaire "route" en décembre 1995 sur la durée du travail des conducteurs routiers, la Commission a envisagé, en 1996, de rédiger un livre blanc préfigurant l'intégration, dans la réglementation européenne, de la notion de temps de travail dans les transports et la modification en conséquence du règlement n° 3820/85/CEE du 20 décembre 1985.

De manière à relancer les travaux européens dans ce domaine, notamment dans la perspective de la libéralisation complète du cabotage dans le transport routier de marchandises le 1er juillet 1998 et celle de l'élargissement de l'Union européenne aux pays de l'Europe centrale et orientale, la France et l'Allemagne envisagent de prendre une position commune concernant les temps d'activité avec l'objectif d'aboutir à une initiative franco-allemande en 1997.

Lors d'une rencontre bilatérale le 5 février 1997, les deux délégations concernées se sont d'ores et déjà accordées sur l'importance des points suivants :

- la limitation des temps d'activité
- l'implication des partenaires sociaux dans l'élaboration de la réglementation
- l'efficacité des contrôles

Par ailleurs, afin de conforter les travaux menés dans ce domaine, tant sur le plan bilatéral avec l'Allemagne qu'auprès de la Commission de l'Union européenne, la Direction des Transports Terrestres a installé en janvier 1997, un groupe de travail pour rassembler, sur les objectifs de modernisation du règlement n° 3820/85/CEE du 20 décembre 1985, les propositions de la profession (compte d'autrui, compte propre, employeurs et salariés), des représentants des différents corps de contrôle et, à titre d'experts, d'organismes de formation. Ces travaux ont permis de dégager une synthèse de la position française sur les difficultés rencontrées et les améliorations à apporter à la réglementation sociale européenne et serviront de base aux positions qui seront défendues lors du Conseil des Ministres européens des transports qui se tiendra en juin 1997 sous la présidence des Pays-Bas.

- Appareil de contrôle

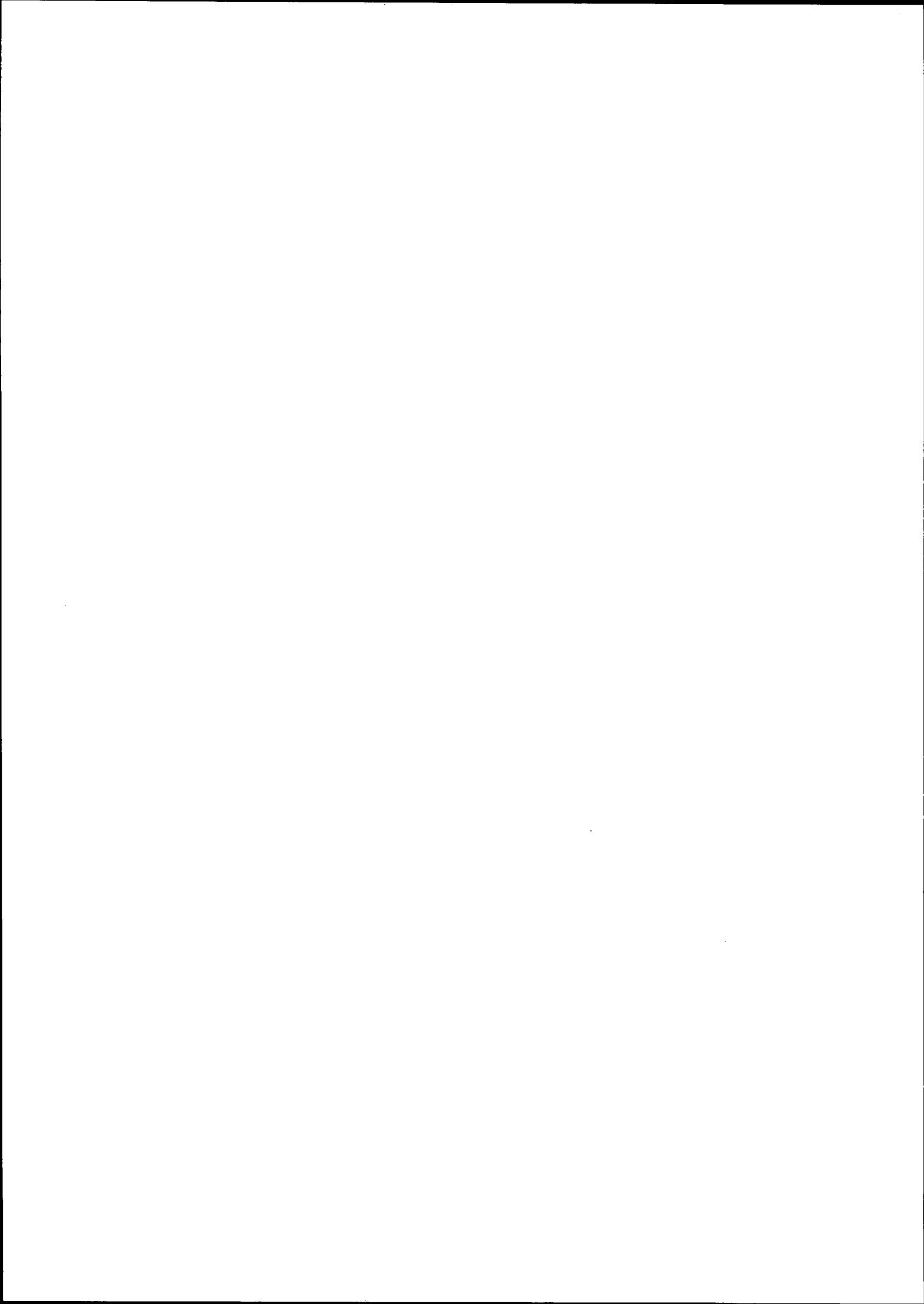
En ce qui concerne le chronotachygraphe, la présentation à la Commission des résultats des travaux entrepris par le groupe technique "Tachosmart" pour la réalisation de prototypes d'un chronotachygraphe entièrement électronique, a conduit le Conseil des Ministres Européens des Transports, les 12 et 13 décembre 1996, à se déclarer à une large majorité, malgré les réserves de l'Allemagne, en faveur de l'imposition d'un appareil entièrement électronique de type 1B tel que préconisé par la France. Le Conseil des Ministres a demandé que les travaux se poursuivent activement pour que la modification correspondante du règlement n° 3821/85/CEE du 20 décembre 1985 soit adoptée en 1997.

A cet égard, les Pays-Bas, qui assurent la présidence de l'Union Européenne au premier semestre de 1997, ont présenté, dès le début de 1997, des propositions de modifications du règlement n° 3811/85/CEE du 20 décembre 1985 pour, notamment, rendre l'appareil de contrôle entièrement électronique obligatoire sur les véhicules neufs au 1er janvier 2000. Ces propositions font l'objet d'examen approfondis par les Etats membres et les services de la Commission et devraient aboutir à une position commune de modification du règlement européen relatif à l'appareil de contrôle lors du Conseil des Ministres européens des Transports des 17 et 18 juin 1997 pour être adoptées définitivement à l'automne 1997.

L'institution de nouvelles normes communes ne rapprocheront les conditions de concurrence que si les contrôles sont effectués dans des conditions analogues.

Aussi, une **démarche d'harmonisation en matière de contrôles et de sanctions** devrait également être entreprise au niveau communautaire.

Si le renforcement des contrôles à travers une meilleure coopération entre Etats-Membres notamment, ne paraît pas poser de problèmes insurmontables, en revanche l'harmonisation des sanctions pénales et administratives sera plus délicate à mettre en oeuvre compte tenu de la diversité des systèmes juridiques et judiciaires des Etats-membres de l'Union. La sanction d'immobilisation administrative des véhicules avec leur chargement au bord de la route pourrait néanmoins être généralisée rapidement.



Deuxième partie

DONNÉES GÉNÉRALES

I - L' EMPLOI

I.1. DONNÉES DES COMPTES TRANSPORTS DE LA NATION

- L'activité en 1996

D'après le projet de rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la Nation, présenté le 26 juin, alors que le Produit intérieur brut (P.I.B.) s'est accru de 1,2 %, la branche des transports a connu une croissance soutenue, légèrement inférieure à celle de 1995 (2,4 % en volume contre 2,8 % l'année précédente).

L'évolution apparaît toutefois contrastée selon les modes. Après deux années de progression importante, le transport routier a reculé de 1,7 % en volume. Ce recul résulte essentiellement de la baisse de la production industrielle et du ralentissement des échanges extérieurs.

Le transport ferroviaire affiche une progression apparente importante (+ 3,9 % en volume global, et 3,8 % pour le fret). Une fois corrigés de l'effet de rattrapage des grèves de fin 1995, les résultats demeurent toutefois modestes pour le trafic voyageurs et marquent un recul sensible pour le fret (- 3,2 %).

Le transport aérien a connu une nette reprise : + 15,6 % en volume.

L'activité du transport fluvial a, de son côté, régressé de 2,1 %.

- L'évolution des effectifs en 1996

Selon les estimations de l'INSEE, l'augmentation de l'emploi salarié dans les transports s'est poursuivie en 1996 à un rythme comparable à celui de 1995 (+ 1,7 %).

La progression de l'emploi est plus importante dans cette activité que dans l'ensemble de l'économie (+ 0,3 % seulement).

La réduction des effectifs de l'ensemble des grandes entreprises nationales est moins importante en 1996 qu'en 1995 (- 1,5 % au lieu de - 1,7 %), mais avec des évolutions différentes selon les entreprises :

- une baisse notable à la SNCF : - 1,8 %, mais moins marquée qu'en 1995 (- 2,5 %)
- une légère diminution à la RATP (- 0,3 %) selon le bilan social de l'entreprise.

- la poursuite de la réduction des effectifs au sein du groupe Air France (- 1,5 %) pour Air France et - 2 % pour Air France Europe.

Dans le secteur privé, l'emploi salarié a progressé de 3 %, soit légèrement moins qu'en 1995 (+ 3,2 %).

Le transport routier de marchandises a continué à créer des emplois à un rythme un peu moins élevé qu'en 1995 malgré le ralentissement de l'activité : + 2,9 % en moyenne annuelle, soit 6.700 emplois supplémentaires.

Le transport aérien privé a connu l'augmentation des effectifs la plus importante (+ 9,8 %) favorisée par l'accroissement des trafics et l'ouverture totale à la concurrence pour les compagnies françaises.

Toutefois, en raison des suppressions d'effectifs dans les compagnies publiques, l'emploi salarié de l'ensemble du transport aérien n'a pas progressé en 1996.

Evolution en nombre de salariés

	(en milliers)					
	1991	1992	1993	1994	1995	1996
GEN de Transport						
. S.N.C.F.	198,6	198,1 ⁽¹⁾	192,1	185,7	181,1	177,9
. R.A.T.P.	38,5	38,4	38,2	37,90	38,3	38,3
. AIR FRANCE ⁽³⁾	32,0	37,1 ⁽²⁾	34,9	32,6	32,3	31,8
. AIR INTER	9,9	10,0	10,1	10,0	10,1	9,9
total des GEN	279,0	283,6	275,3	266,2	261,8	257,9
<i>en évolution %</i>	-1,3	-1,6	- 2,9	- 3,3	- 1,7	- 1,5
Hors GEN transport	603,7	601,1	605,1	612,1	631,8	650,8
<i>en évolution %</i>	1,6	- 0,4	+ 0,7	+ 1,2	+ 3,2	+ 3
Total transport	882,7	884,7	880,4	878,3	893,6	908,7
<i>en évolution %</i>	+ 0,7	+ 0,2	- 0,5	- 0,2	+ 1,7	+ 1,7
Total économie	19 652	19 583	19 421	19 469,00	19 738	19 802
<i>en évolution %</i>	+ 0,5	+ 0,4	- 0,8	+ 0,2	1,4	+ 0,3

Sources : Ministère du Travail, SNCF, RATP, DGAC.

(1) Intégration de plus de 5.000 contractuels

(2) Augmentation des effectifs due à la fusion d'UTA et d'Air France (6.000 salariés).

(3) Effectifs métropole.

En 1996, cette évolution correspond à la création nette d'environ 15.100 salariés dans la branche transports (contre 11.000 environ en 1995).

Les activités "hors GEN" permettent encore en 1996 de tirer la croissance de l'emploi dans les transports et de compenser la baisse de l'emploi dans les GEN.

1.2. AUTRES DONNÉES STATISTIQUES

a) Les données de l'UNEDIC (cf. annexe 2)

Le tableau en annexe 2 présente, pour les années 1994 et 1995, les effectifs des différents sous-secteurs des transports et permet de constater que pour la plupart d'entre eux les effectifs ont été en progression d'une année sur l'autre.

Le tableau suivant présente de manière plus globale les différentes évolutions par sous-secteurs.

	1994	1995	Evolution en %
Transports terrestres Transports ferroviaires, voyageurs (sauf taxi) marchandises, déménagement LVI, remontées mécaniques, Transports par conduite Transports par eau Transports fluviaux	366 271	379 566	+ 3,6
Auxiliaires transport Messagerie, affrètement, organisation de transport international	76 980	78 415	- 1,8
TOTAL TRANSPORTS	443 251	457 981	+ 3,3
Toutes activités économiques	13 615 447	13 737 279	+ 0,9

b) L'Enquête Annuelle Entreprises (1993 et 1994)

(Se reporter aux tableaux 7, 7 bis, 8, 9, 9 bis et 10 de l'annexe statistique)

Du fait du changement de nomenclature, les répartitions entre les différentes activités ont été légèrement modifiées, ce qui entraîne une rupture de série avec les années précédentes à 1993. Les principales modifications sont les suivantes :

- Transport de marchandises de proximité (avant : zone courte) : il y a perte des coursiers et des transporteurs de fonds
- Voyageurs : l'EAE intègre à présent les données relatives aux taxis et à la RATP, dont il n'a pas été tenu compte dans les tableaux de ce rapport.
- Location : ne sont concernées que les entreprises de location de véhicules avec conducteurs, ce qui entraîne une perte d'environ 20 % des entreprises.

Comme les années précédentes, les données relatives aux salariés roulants ne concernent que le personnel à temps complet, ce qui entraîne une sous-estimation des effectifs en TRV.

L'unité statistique de base reste l'entreprise, entité juridique, à distinguer de l'établissement, entité géographique.

Les tableaux donnés en annexe (n° 7, 7 bis, 8 etc.) constituent le départ d'une nouvelle série qui permet, pour l'instant, d'évaluer les proportions de salariés par rapport à la taille des entreprises, en marchandises comme en voyageurs.

On constate donc pour les transports de marchandises :

- 22,9 % des salariés sont employés par des entreprises de moins de 10 salariés, qui représentent 85,8 % du total des entreprises,
- 40,7 % des salariés sont employés par des entreprises de 10 à 50 salariés, représentant 12,5 % du total
- 33,5 % des salariés sont employés par des entreprises de plus de 50 salariés, qui représentent 2 % du total.

Pour les transports de voyageurs, les proportions diffèrent :

- 5,6 % des salariés (à temps complet) sont employés par des entreprises de moins de 10 salariés, qui représentent 56 % du total des entreprises
- 26,30 % des salariés (à temps complet) sont employés par des entreprises de 10 à 50 salariés, qui représentent 34 % du total.
- 68 % des salariés (à temps complet) sont employés par des entreprises de plus de 50 salariés, qui représentent 10 % du total.

c) Les demandeurs d'emploi en décembre 1996

Du fait de la modification du contenu de la catégorie n° 1 des demandeurs d'emploi (arrêté du 5 mai 1995) une rupture de série s'est produite en 1995.

A présent sont décomptées les personnes sans emploi, immédiatement disponibles et effectuant des démarches réelles de recherche d'emploi, sous contrat à durée indéterminée et à temps plein (les demandeurs d'emploi déjà titulaires d'un emploi de plus de 78 heures par mois ne sont donc plus pris en compte dans ces nouvelles séries)

	1995	1996	Evol. 95/96
Transport par eau (61)	7 236	6 890	- 4,8
Transport aérien	8 480	8 737	+ 3
Services auxiliaires	20 702	21 412	+ 3,4
Transports Terrestres	49 603	49 293	- 0,6
Total	86 021	86 332	+ 0,4

On constate donc, pour les activités à effectifs les plus importants, deux évolutions différentes : une légère diminution (0,6) en transports terrestres, grâce au transport routier de marchandises, une nette augmentation pour les services auxiliaires où les effectifs des agences de voyages, de la messagerie et de l'organisation de transports internationaux ont une part prépondérante.

Par ailleurs malgré l'augmentation importante des effectifs de ce secteur en 1996, le taux de demandeurs d'emploi émanant du transport aérien se dégrade à la suite des réductions d'effectifs opérées dans le groupe Air France ainsi que dans certaines compagnies privées.

d) Le chômage partiel en 1996

Pour l'ensemble de l'économie, après avoir atteint un pic de 24 millions en 1993, le nombre de journées indemnisables au titre du chômage partiel est passé à 15,5 millions en 1994 et à moins de 10 millions en 1995 (9,7 millions) avant de franchir à nouveau ce seuil pour atteindre 11,4 millions environ en 1996.

Les branches les plus concernées ont été l'industrie textile et la construction.

Si la part des transports reste à un niveau faible, elle est passée entre 1995 et 1996 de 0,65% à 1,2% du total des journées indemnisables.

Cette évolution est due essentiellement aux répercussions sur l'activité des mouvements sociaux de la fin de l'année 1995.

**Répartition des journées de chômage partiel
entre les différentes activités du transports en 1995**

Activité	Total de journées de chômage partiel		Evolution 96/95
	1995	1996	
Transport ferroviaire	7 257	744	- 90%
Autres transports terre	33 876	91 618	+ 170%
Transport par eau	1 153	1 838	+ 59%
Transport aérien	1 250	79	- 94%
Services auxiliaires	19 605	38 303	+ 95%
Total Transports	63 141	132 582	+ 110%
Total Economie	9 679 921	11 385 531	+ 17,6%

1.3 - LA MOBILITÉ

Le taux de mobilité de l'emploi estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties de la population active salariée est proche de 10 % en 1996 pour l'ensemble des transports, mais il est de 15 % pour le transport routier de marchandises contre seulement 2 % pour le transport ferroviaire.

Le flux d'entrées et de sorties des salariés du secteur (100.000 entrants et 96.300 sortants estimés de mars 1995 à mars 1996 selon l'enquête emploi de l'INSEE) est élevé. Le recours important aux embauches sous contrat à durée déterminée dans la plupart des activités ainsi que la rotation élevée des effectifs dans le TRM notamment permettent d'expliquer en partie cette situation.

Différents indicateurs traduisent une augmentation de la mobilité des salariés.

Tableau 1

	Salarié déclarant vouloir changer d'emploi			Ancienneté					
				< à 1 an			> à 10 ans		
	1989	1993	1996	1989	1993	1996	1989	1993	1996
Transport ferroviaire	1,0	1,2	0,9	2,5	2,8	2,6	72,6	83,5	81,7
Transport routier	6,3	5,2	5,5	15,2	14,2	16,2	36,2	31,8	31,8
TRM	6,9	5,7	nd.	18,7	15,3	nd.	29,7	27,8	nd.
Autres transports routiers	5,5	4,5	nd.	10,8	12,8	nd.	44,6	36,6	nd.
Transport aérien	4,9	5,5	3,4	10,8	7,0	7,4	50,7	44,1	51,8
At. Annexe et auxiliaires	9,5	5,4	7,2	15,7	17,2	16,1	42,5	37,8	33,7
Total transport	5,6	4,5	4,8	12,1	11,9	13,2	47,0	45,0	43,6

* Part (en %) des salariés déclarant vouloir changer d'emploi dans le nombre total d'actifs du secteur.

** Ancienneté en % du total des actifs du secteur.

Source : -Insee - enquêtes emploi (mars 1989, mars 1993) - DAEI - SES

Si le nombre de ceux qui souhaitent changer d'emploi reste stable en 1996 (4,8 % contre 4,9 % en 1995), en revanche une part croissante de travailleurs a moins d'un an d'ancienneté (13,2 % en 1996 au lieu de 11,9 % en 1993).

La proportion est de 16,2 % dans le transport routier en 1996.

D'après les résultats de l'enquête INSEE de 1992, actualisée en 1996, il y a de moins en moins de jeunes salariés dans les entreprises de transport : on passe de 14,4 % en 1992 à 6 % en 1994 de jeunes de moins de 25 ans. Les classes d'âge extrêmes sont peu représentées : 6 % des effectifs des transports ont moins de 25 ans et 15 % ont plus de 50 ans en 1994.

L'emploi des jeunes travailleurs de moins de 25 ans est le plus élevé dans la navigation intérieure et chez les auxiliaires de transport.

Tableau 2

Structure des effectifs salariés par tranche d'âge des transports en 1994

	En pourcentage - Tranche d'âge			
	< 25 ans	25 à 39 ans	40-49ans	50 ans et +
Transport ferroviaire	2	44	37	17
Transports routier de marchandises	7	54	26	13
Transports collectifs urbains	3	48	34	16
Transport routier de voyageurs	4	43	32	21
Navigation fluviale	16	44	21	19
Navigation maritime	7	47	30	16
Transport aérien	4	49	31	16
Total Transports	6	50	29	15

Source : -Insee - Déclarations Annuelles de Données Sociales 1992

- DAEI - S.E.S. - 1996

1.4.- CRÉATIONS ET DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES

La baisse des créations d'entreprises de transport amorcée en 1995 s'est poursuivie en raison d'une conjoncture difficile et des limitations réglementaires placées à l'entrée de la profession du transport routier de marchandises depuis 1994.

Parallèlement, les défaillances se sont accrues après deux années de forte baisse.

	1993	1994	1995	1996
Immatriculations (y compris télécoms.)	10 0448	11 224 + 7,4 %	10 470 - 6,7 %	9 627 - 8,1 %
Défaillances (idem)	2 645	2 444 - 7,9 %	1 912 - 21,8 %	2 219 + 16,1 %
défaillances Ensemble de l'économie	63 187	56 318	53 595	

Une étude a été effectuée en 1996 par le centre de diagnostic et de prévention du transport (CDPT) sur cinq années d'observation des défaillances d'entreprises de transport routier. Les tableaux suivants sont tirés de cette étude.

Défaillances par spécialités de transport professionnel routier

Défaillances par spécialités	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Nb entrp 1993	Taux vulnérabilité	
								1993	1995
602 A et B Transports voyageurs hors taxis	43	60	75	64	53	47	22 945	2,2	1,6
602 L Tr. Rout. March. proximité	764	934	966	1080	798	668	21686	5	3,0
602 M Tr. Rout. March. interurbain	653	773	747	870	840	595	11949	7,3	5,0
602 N Déménagements	75	89	95	100	78	61	1159	8,6	5,2
602 P Locat. Camions avec conducteur	118	119	122	135	109	105	1647	8,2	6,4
631 DE Entrepôts	16	9	14	21	17	15	529	4	2,8
634 A Messageries Fret express	46	57	57	71	60	39	1942	3,6	5,4
634 B Affrètement					19	18			
634 C Organisateur de Tr. internat.					52	49			
TOTAL	1775	2041	2076	2341	2026	1597	41857	5,6	3,8

(Source INSEE et OEST)

Défaillances par taille d'entreprise

Le CDPT dispose d'une banque de données lui permettant de suivre les défaillances d'entreprises de plus de 5 MF de CA.

Classe de CA	Nombre d'entreprises en RJ					Chiffre d'affaires en MF				
	1991	1992	1993	1994	1995	1991	1992	1993	1994	1995
+ 500 MF	1	1	-	2	0	906	802	-	1 253	-
100 - 500 MF	1	4	4	3	4	123	549	828	479	606
50 - 100 MF	4	4	8	12	4	284	281	599	890	235
20 - 50 MF	38	33	32	30	20	1107	1011	995	847	201
10 - 20 MF	61	58	78	68	44	852	785	1108	973	629
5 - 10 MF	93	113	119	94	79	620	787	824	619	543
Total + 5 MF	198	213	241	209	151	3892	4215	4354	5061	2614
0 - 5 MF	1843	1863	2100	1817	1446	1320	1480	1650	1400	1120
TOTAL	2041	2076	2341	2026	1597	5212	5697	6004	6461	3734

On note que les petites entreprises de moins de 5 MF de CA représentent 90 % du nombre des défaillances

Créations

Des statistiques de créations annuelles dans le secteur transport, il faut retrancher de 2.200 à 2.500 créations d'entreprises de taxis, de 300 à 450 créations d'agences de voyages et une centaine de créations dans les activités aériennes, ferroviaires, maritimes et fluviales.

Le transport routier est de loin le secteur où les créations sont les plus nombreuses avec 7.000 à 9.000 créations annuelles jusqu'en 1995.

Dans ce secteur, le nombre de créations a connu un pic en 1990 (9.600) suivi d'une décrue jusqu'en 1993 avec une légère reprise en 1994 pour nettement fléchir les années suivantes.

	1991	1992	1993	1994	1995
TR. Voyageurs hors taxis	485	419	298	302	219
TRM proximité	5 498	5 224	3 789	4 708	4 835
TRM interurbain	1 795	1 683	1 574	1 408	1 271
Déménagement	174	164	181	174	168
Location VI	288	292	391	422	361
Entrepôt	163	163	91	93	92
Organisateurs Tr.	236	196	432	430	486
TOTAL Transp. Prof. Routiers	8 639	8 141	6 756	7 537	7 432

Après avoir connu une forte croissance de 1980 à 1994, liée à l'évolution dans le TRM, la population totale des entreprises de transport devrait commencer à se stabiliser en 1996. Les disparitions, notion incluant les défaillances mais aussi les cessations d'activité des artisans et les cessations hors procédure judiciaire des petites entreprises non viables financièrement, sont en effet estimées à 10.000 par an en moyenne.

II - LA COMMISSION NATIONALE PARITAIRE PROFESSIONNELLE DE L'EMPLOI ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES ACTIVITÉS AUXILIAIRES DU TRANSPORT (C.N.P.E.)

a) Remarque préliminaire

Le 1er janvier 1993 est entrée en application la nomenclature d'activités française (N.A.F.) adaptée de la nomenclature d'activités européenne (N.A.C.E.) et approuvée par le décret n° 92-1129 du 2 octobre 1992. Cette nomenclature s'est substituée à la nomenclature des activités et produits référencée sous forme de code de l'activité principale exercée (A.P.E.) approuvée par le décret n° 73-1036 du 9 novembre 1973. La modification ainsi apportée aux références des nomenclatures n'a bien entendu pas eu pour effet de modifier le champ d'application de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

**CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS
ET DES ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT
CHAMP D'APPLICATION**

Codes N.A.P.	Codes N.A.F.
6911 Transports routiers de marchandises en zone longue	602 B Transports routiers réguliers de voyageurs
6912 Transports routiers de marchandises en zone courte et camionnage	602 G Autres transports routiers de voyageurs
6922 Transports routiers de voyageurs Transports interurbains en service régulier (spécialisé ou non) ou occasionnel Location d'autocars avec chauffeur	602 L Transports routiers de marchandises de proximité
6924 Déménagements et garde-meubles	602 M Transports routiers de marchandises interurbains
6925 location de véhicules industriels	602 N Déménagement
7401 Collecte de fret maritime : Commissionnaires de transport maritime, commissionnaires agréés en douane et transitaires	602 P Location de camions avec conducteur
7402 Collecte de fret aérien : Commissionnaires de transport aérien, commissionnaires agréés en douane et transitaires	634 A Messagerie, fret express
7403 Collecte de fret terrestre et fluvial : commissionnaires de transport terrestre et fluvial, commissionnaires agréés en douane et transitaires	634 B Affrètement
8413 Ambulances	634 C Organisation des transports internationaux
	641 C Autres activités de courrier
	712 A Location d'autres matériels de transports terrestres (partie)
	746 Z Enquêtes et sécurité (partie)
	851 J Ambulances

En revanche, en matière de statistiques, quelle que soit la source de celles-ci (INSEE, UNEDIC, CNAM,...) cette modification, qui résulte d'une nouvelle logique de regroupement des activités exercées par les entreprises, entraîne deux types de transferts qui doivent être signalés :

1) Dans un même code NAF de la Convention collective des transports peuvent se trouver regroupées statistiquement des entreprises qui, antérieurement, disposaient de codes APE différents, mais qui ressortissaient bien de la dite convention.

Exemples

Dans le code N.A.F. 602 M "Transports routiers de marchandises inter-urbains" se trouvent des entreprises auxquelles étaient attribués les codes A.P.E. suivants : 6911 "Transports routiers de marchandises en zone longue" et 6912 "transports routiers de marchandises en zone courte".

Dans le code N.A.F. 634 A "Messagerie, fret express" se trouvent des entreprises auxquelles étaient attribués les codes A.P.E. suivants: 6911 "Transports routiers de marchandises en zone longue", 6912 "Transports routiers de marchandises en zone courte" et 7 403 "collecte de fret terrestre et fluvial".

2) Dans certains codes N.A.F. de la Convention collective des Transports sont dorénavant prises en compte statistiquement des entreprises qui n'entrent pas dans son champ d'application compte tenu de la nature des activités qu'elles exercent alors qu'elles en étaient exclues statistiquement lorsque ce champ d'application était défini en codes A.P.E.

Exemples

Dans le code N.A.F. 746 Z "Enquêtes et sécurité" se trouvent les entreprises assurant des transports de fonds et valeurs qui entrent bien dans le champ d'application de la Convention collective des Transports, mais également celles exerçant des activités d'enquête privée ou de surveillance, de garde et de protection qui elles, en sont aujourd'hui, comme hier, exclues.

Pour tenir compte de ces différents transferts les informations présentées relatives à l'emploi de même que celles des Tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation, qui ont pour origine les statistiques de l'UNEDIC, de l'INSEE, ou de la CNAM, ont fait l'objet des ajustements nécessaires.

b) Evaluation à la fin de l'année 1996

La C.N.P.E. évalue l'effectif des secteurs des transports routiers et des activités auxiliaires du transport à 445 500 personnes soit une hausse de 1,5 % par rapport à fin 1995.

L'ensemble de la famille "Conduite de véhicule" continue de progresser ; elle représente 67 % de l'ensemble des catégories professionnelles (en 1995 66 %). 52,5 % correspondent à des activités "marchandises", 14,5% à des activités voyageurs".

c) Prévisions 1997 :

La C.N.P.E. prévoit une augmentation des emplois "Conduite de véhicule" en transport de marchandises et une stabilité de ceux-ci dans la plupart des familles professionnelles.

**Evolution des emplois par familles professionnelles
dans le secteur des transports routiers et des activités auxiliaires du transport**

Par famille %	Familles professionnelles (a)	Nombre total des postes de travail offerts	
		Estimations fin 1996	Prévisions 1997
4,75	Direction	21 200	=
5	Gestion		
(1,25	— Finances - Comptabilité	5 600)
(1,25	— Personnel - Formation	5 600)
(1,3	— Administration	5 700) =
(1,2	— Informatique	5 400)
1,75	Vente/achats	7 800)
9,75	Techniques d'exploitation		
(3	— Transports internationaux (douanes)	13 300)
(6,5	— Transports nationaux	29 000) =
(0,25	— Déménagement	1 100)
5,5	Manutention/Magasinage (selon code APE Transports)	24 500	-
14,5	Conduite de véhicules		
(1,5	— Transport de personnes	6 600)
(13	• 1er groupe (b)	57 900) =
52,5	• 2ème groupe (c)		
(19,5	— Transport de marchandises		
(21,25	• 1er groupe (d)	86 900)
(11,75	• 2ème groupe (e)	94 700) +
	• 3ème groupe (f)	52 300)
3,25	Maintenance des véhicules	14 500	-
3	Interprofessionnel	13 400	-
100	Toutes catégories profes. confondues	445 500	+

(a) Une famille professionnelle est constituée par l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité et à une même technicité professionnelles, quel que soit le niveau de compétence dans cette technicité. C'est l'ensemble des emplois liés à l'exercice d'une activité de l'entreprise ou à un domaine de l'administration de l'entreprise, c'est l'espace naturel dans lequel évoluent habituellement les salariés, et à l'intérieur duquel se produit l'évolution la plus fréquente de carrière.

(b) Emplois caractérisés à la fois par les déplacements d'une durée de plusieurs jours, une relation avec la ou les personnes transportées se situant hors du cadre strict d'un contrat de transport et une action auprès de prestataires de services extérieurs.

(c) Emplois autres que ceux relevant du 1er groupe (services réguliers, services scolaires, régulières, excursions à la journée, etc.).

(d) Emplois pour lesquels la conduite des véhicules est prédominante.

(e) Emplois caractérisés par un ensemble de tâches liées à la fois aux marchandises transportées, aux véhicules utilisés et à l'environnement des transports effectués.

(f) Emplois de conducteur professionnel avec exigences particulières en termes de complexité des tâches (autonomie, technicité, etc.).

d) Analyse des tableaux de bord régionaux 1995 :

Depuis plusieurs années, l'action des conseillers à l'emploi à la formation du département Emploi-Qualification-Formation du groupe A.F.T.-I.F.T.I.M. permet à la C.N.P.E.¹ de disposer d'informations chiffrées concernant les établissements comprenant au moins un salarié et entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, sous forme de tableaux de bords régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle.

En 1996, 14 régions ont ainsi été à même de présenter leurs tableaux de bord ² dont les résultats portent sur 1995 (au 31 décembre).

La représentativité de ces 14 régions est réelle dans la mesure où plus de 83 % des établissements et des salariés sont pris en compte.

L'extension du nombre des régions, comme leur caractère représentatif permettent d'opérer sur les diverses informations recueillies des extrapolations au plan national dans le domaine des effectifs et de l'emploi.

Les effectifs

La population totale est estimée à 438.900 salariés environ.

— *par famille professionnelle :*

L'estimation de la structure des effectifs par famille professionnelle est la suivante :

• direction :	5
• gestion :	5 %
• ventes/achats :	2 %
• exploitation :	9 %
• manutention/magasinage	5 %
• conducteurs	67 %
• maintenance :	3 %
• interprofessionnel :	4 %

Les écarts constatés entre ces estimations et celles de la C.N.P.E. sont dus au fait que le tableau de bord procède a posteriori alors que la commission fait une estimation a priori.

Par rapport aux extrapolations antérieures, on constate une légère hausse de la famille "conduite" (en taux comme en effectif).

1) Commission Nationale Paritaire professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

2) Alsace, Aquitaine, Bretagne, Centre, Ile-de-France, Lorraine, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Pays de la Loire, Picardie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes.

— par tranche d'âge :

La structure reste stable (en %)

	Moyenne	dont TRM	TRV
• 16/25 ans	12	11	8
• 26/35 ans	35	35	26
• 36/49 ans	40	41	46
• 50/59 ans	12	12	18
• 60 et plus	1	1	2

Une part importante de l'ensemble des personnels (47%) est âgée de 16 à 35 ans.

— par catégorie socio-professionnelle :

Ces données présentent le plus grand intérêt, notamment pour définir les orientations à donner aux formations.

C.S.P.	F.P.								
	Dir.	Gestion	V/A	Exploit.	Manut. Magas.	Cond.	Maint.	Interprof.	TOTAL (1)
Ouvrier employé		62%	46%	68%	92%	100 %	88%	91%	88 %
Agent de maîtrise		20%	29%	21%	7%		9%	6%	4 %
Cadres	100 %	17%	25%	11%	1 %		4%	3%	8 %
TOTAL en effectifs	21 207	22 491	7 864	41 541	23 690	294 271	14 265	13 599	438 929

(1) Toutes familles confondues

Dans les familles professionnelles "gestion", "vente/achats" et "techniques d'exploitation", les emplois d'agents de maîtrise et de cadres représentent respectivement 37 %, 54 % et 32 % des effectifs, pour une moyenne, toutes familles professionnelles confondues de 11 %.

On note qu'en "vente/achat" la part des agents de maîtrise a légèrement diminué (32 % en 1994) celle des ouvriers se stabilise (46% en 1994). A l'inverse, en technique d'exploitation, la part des ouvriers augmente, celles des agents de maîtrise et de cadres diminuent.

L'emploi à temps partiel

Toutes familles professionnelles et tous secteurs confondus, au 31 décembre 1995, la part des emplois à temps partiel augmente légèrement : elle représente 8 % des effectifs (7,5 en 1994). Les proportions diffèrent :

• par famille professionnelle

- manutention/magasinerie : 8 % (5 % en 1994)
- conducteurs : 8 % (7 % en 1994)
- gestion : 15 % (12 % en 1994)

- par secteurs d'activités

- T.R.M. : les pourcentages restent faibles :

- Interurbain : 3 % dont 1 % de conducteurs
 - Proximité : 4 % dont 2 % de conducteurs

- T.R.V. : ils sont plus élevés et tendent à augmenter : 30% (26 en 1995) dont 34 % de conducteurs (31 en 1995).

Les embauches

Compte tenu de la répartition des effectifs par famille professionnelle, la part la plus importante des embauches a été réalisée dans la famille "conducteur": 69 %, (dont 66 % en TRM, 10 % en TRV et 9 % pour les ambulances).

Pour les autres postes, on constate à nouveau une augmentation en "manutention, magasinage": 11 %.

- *par nature de contrat : embauches fermes ou à durée limitée :*

La majorité des embauches continue à se faire par contrat de travail à durée indéterminée (CDI) : 57 % et cette part tend à augmenter (53 % en 1994). Ainsi la part des embauches en CDD diminue, tous secteurs et toutes familles confondus : 43 % (en 1994 : 47 %).

Cette diminution est sensible dans toutes les familles professionnelles, sauf pour les cadres, et dans une légère proportion, en exploitation.

La part la plus importante des embauches en CDD se fait en manutention : 67 %. Pour les conducteurs on relève les taux suivants :

	1993	1994	1995
Ensemble	38	45	43
T.R.M.	39	44	40
T.R.V.	38	51	50

- *par tranche d'âge :*

L'analyse des flux de personnels montre que si les embauches se font pour une part importante (33 %) dans la tranche d'âge 16-25 ans qui représente 12 % des effectifs, elles restent nettement majoritaires (62 %) dans la tranche d'âge 26-49 ans qui représente 75 % des effectifs.

- *par famille professionnelle :*

Les plus forts taux d'embauche par âge sont :

16-25 ans : - manutention magasinage : 59 % (57 en 1995)
 - maintenance 50% : 45 %

26-49 ans : - ventes/achats : 62 %
 - conducteurs : 68 % (66 en 1995)

— *par qualification :*

Dans la famille professionnelle "conduite de véhicule", la proportion des entrants à un niveau de formation "transport" au moins égal au niveau V Education Nationale (CAP ou équivalent) représente plus de 30 %.

Les départs

Comme pour les embauches, compte tenu de la répartition des effectifs, les parts les plus importantes des départs ont été réalisées dans les familles "conducteurs" (69%) et manutention/magasinage (13 %).

— *par tranche d'âge :*

Les départs se font principalement dans la tranche d'âge 26-49 ans (62 %) soit deux fois plus que dans la tranche d'âge 16-25 ans (30 %).

— *transformation des CDD en embauches fermes :*

La part des fins de CDD dans les départs a été de l'ordre de 44 % toutes familles et tous secteurs confondus (42 % en 1994, 35 % en 1993).

D'après l'enquête-emploi de l'I.N.S.E.E., la majeure partie des transformations en embauches fermes correspond à la différence entre les entrées et les sorties sur CDD soit, pour les activités considérées, la différence entre les 51.126 entrées et les 39.106 sorties en C.D.D..

Ainsi, dans l'ensemble des familles professionnelles des différentes activités de transports routiers et auxiliaires de transport considérées, et dans les entreprises d'au moins un salarié, 24 % des CDD sont transformés en CDI pour un taux sur CDD de 43 % (en 1994, les taux étaient respectivement de 30 et 47 %).

La part des CDD diminue, comme celle des transformations de CDD en CDI.

Ce taux est variable (calculé à niveau d'effectifs significatifs) :

— *par famille professionnelle :*

- pour les conducteurs qui représentent 67 % de l'ensemble des salariés, ce taux est de 25 %
- il est plus faible dans les familles "Exploitation" et "Manutention-magasinage", à effectifs plus réduits.

— *par activité (toutes familles) :*

- en marchandise interurbain : 19%
- en marchandise proximité : 27%
- en transport routier de voyageurs
(où 30 % des emplois sont à temps partiel) : 25%

Le taux de rotation

Selon la définition du taux global de rotation suivante :

$$\frac{\text{Toutes entrées + toutes sorties}}{2 \times \text{effectif de début}} \%$$

On obtient les données suivantes :

	1993	1994	1995
Ensemble	16,5	20	24
Conducteurs	18	21	24

L'accélération, sensible en 1994 s'est poursuivie durant 1995

Les besoins en matière d'emplois

Dans la conjoncture actuelle, les entreprises parviennent difficilement à exprimer leurs besoins au-delà d'un an.

A cette échéance, selon l'enquête menée en 1996 la majorité des entreprises opte pour la stabilisation des effectifs, les autres se prononçant, davantage dans le sens d'une augmentation (11 %) que d'une diminution (3 %).

Les entreprises estiment qu'il y aura augmentation
 pour 26 % d'entre elles : dans la famille "conducteurs"
 pour 12 % d'entre elles : dans la famille "exploitation"
 pour 8 % d'entre elles : dans la famille "manutention"

Incidence de l'accord du 23 novembre 1994 (accord "Temps de service") sur l'embauche de conducteurs.

L'enquête menée auprès des établissements au cours de l'année 1996 comportait une question spécifique sur ce thème. L'exploitation des réponses permet les observations suivantes :

- plus la taille des établissements est grande, plus ils sont nombreux à avoir embauché
 - 1 à 9 salariés = 6 %
 - 10 à 49 salariés = 34 %
 - 50 salariés et plus = 49 %
- le nombre estimé d'embauches de conducteurs est comparable dans les établissements de 10 à 49 salariés et dans ceux de 50 salariés et plus.
- le nombre total de conducteurs qui auraient été "embauchés entre octobre 1995 (entré en application effective de l'Accord) et octobre 1996 (traitement des enquêtes) est évalué à 6.500 conducteurs.

III - LA FORMATION

a) Evolution de la structure par diplômes des effectifs transports par rapport à l'ensemble de l'économie de 1990 à 1996

	en %				
	Bac +	Bac	CAP BEP	BEPC	Aucun diplôme
Transport ferroviaire	5,3	10,4	40,7	17,1	26,5
Transp. routier de march.	3,9	5,4	38,2	6,8	45,7
Autres transp. terrestres	6,1	8,2	36,8	7,4	41,4
Transport maritime	21,4	15,6	34,6	16,7	11,8
Transport aérien	29	32,5	18,2	10	10,3
Act. annexes et Auxiliaires	14,5	14,7	28,8	9,1	32,8
TOTAL TRANSPORT	8,7	10,9	35,1	9,9	35,3
Total "Economie"	18,6	11,7	30	7,6	32,1

Source : I.N.S.E.E. - Recensement de 1990.

	en %				
	Bac +	Bac	CAP BEP	BEPC	Aucun diplôme
Transport ferroviaire	8,2	11,9	40,8	13,8	25,3
Autres transp. terrestres	5,9	6,6	41,6	8,2	37,6
Transport par eau	10,9	22,7	31,8	5,2	29,4
Transport aérien	29,3	27,1	20,5	12,3	10,8
Services auxiliaires	18,4	15,7	27,8	6,8	31,3
TOTAL TRANSPORT	10,6	11,1	37	9,1	32,2

Source INSEE - actualisation 1996

Si la qualification moyenne de l'emploi dans les transports reste inférieure à celle de l'ensemble de l'économie, l'écart se réduit sensiblement, sauf pour les actifs ayant effectué des études supérieures qui sont faiblement représentés dans les transports terrestres par route et par fer.

Les effectifs ne possédant aucun diplôme ou seulement le BEPC, particulièrement importants en 1990 : 45,2 % du total des effectifs, ne représentent plus que 41,5 % de ceux-ci, en 1996.

Dans les transports terrestres, l'évolution constatée sur les six dernières années montre une diminution de la part des salariés sans aucun diplôme au profit d'une augmentation des qualifications de niveau V (CAP - BEP).

b) L'OPCA transports

En décembre 1994, l'OPCA Transports a été constitué conformément aux dispositions de la loi quinquennale du 20 décembre 1993.

Il comprend aujourd'hui plusieurs sections professionnelles :

- les transports routiers de marchandises et activités auxiliaires du transport
- transports routiers réguliers de voyageurs
- les transports fluviaux
- les transports maritimes
- les transports urbains

- les agences de voyage et de tourisme
- la manutention portuaire.

Pour mémoire, les contributions légales reprises dans les différents accords de branches adhérentes à l'OPCA Transports sont les suivantes :

- pour les entreprises de moins de 10 salariés :
 - 0,10 % au titre de l'alternance
 - 0,15 % au titre du plan de formation,
- pour les entreprises de 10 salariés et plus :
 - 0,40 % au titre de l'alternance
 - le reliquat de 0,9 % au titre du plan de formation fait l'objet d'un versement obligatoire.

Par ailleurs, l'OPCA a la possibilité de collecter et de gérer les contributions annuelles des entreprises qui le souhaitent au vu des avantages offerts par rapport à leur gestion interne. L'OPCA Transports est également agréé pour la collecte et la gestion du capital de temps de formation, mais ce dispositif est subordonné à un accord de branche que seuls les transports urbains ont conclu à ce jour. L'OPCA Transports a été dispensé du reversement aux organismes interprofessionnels de 35 % de la collecte au titre du 0,40 % alternance, mais seulement pour les secteurs assujettis à la taxe parafiscale, soit les transports routiers de marchandises et activités auxiliaires du transport, les transports réguliers de voyageurs et les transports urbains. Les autres secteurs adhérents à l'OPCA Transports font l'objet d'un reversement de 35 % de leur collecte "alternance.

D'après le bilan établi pour sa première année pleine d'activité, l'OPCA Transports a connu en 1996, pour tous les secteurs professionnels, un développement important du dispositif de formation en alternance (contrats de qualification et d'adaptation).

Un constat identique a été fait pour ce qui concerne le plan de formation des entreprises de moins de 10 salariés.

Les résultats statistiques de la collecte 1996, effectuée au 28 février sur la base des salaires 1995, sont les suivants en millions de francs (chiffres arrondis) :

- Alternance : 194,655 MF
- Plan (- 10 salariés) : 15,7 MF
- Plan (10 salariés et plus) : 10,028 MF

Ceux de la collecte 1997 (masse salariale 1996)

- Alternance : 206,4 MF
- Plan (- 10 salariés) : 16,5 MF
- Plan (10 salariés et plus) : 9,630 MF
- Capital de temps de formation : 4,890 MF

c) La place des transports dans l'effort de formation.

Le taux de participation des employeurs pour l'ensemble de l'économie était de 3,3 % de la masse salariale en 1995, inchangé par rapport à 1994.

Cette stabilité contraste avec les fortes progressions de dépenses constatées entre 1986 et 1991, période durant laquelle le taux de participation est passé de 2,3 % à 3,2 %.

Le secteur des transports est classé en seconde position après les banques et institutions financières avec un taux d'effort de 5,75 % et un taux de stagiaires de 47,5 %, supérieur à la moyenne de l'ensemble des branches.

Il présente un net clivage entre PME et grosses entreprises et se caractérise par des disparités importantes selon le mode d'activité.

D'un côté, les transports aériens et ferroviaires réalisent toujours des efforts de formation qui bien qu'en diminution du fait de la croissance ralentie de l'économie restent parmi les plus élevés.

Le taux de participation financière est de 9 % pour les transports aériens et de 8 % pour la SNCF.

De l'autre, les transports routiers et leurs activités connexes réalisent un effort proche de la moyenne nationale, de l'ordre de 2 %.

Dans ce secteur, le taux de participation moyen varie du simple au double selon la taille de l'entreprise et passe du plancher légal (1,50 % pour les entreprises de 10 à 50 salariés à 3 % pour les entreprises de grande taille, les entreprises de 50 à 500 salariés se situant à près de 2 %.

Enfin, la navigation intérieure et les auxiliaires de transport sont des secteurs qui ont mené une politique de formation soutenue (2,5 % pour les auxiliaires) leur permettant de rattraper un certain retard en ce domaine.

IV - RÉMUNÉRATIONS ET CONDITIONS DE TRAVAIL

A. - RÉMUNÉRATIONS

a) Les gains mensuels bruts au 1/10/1996 dans les transports par rapport à l'ensemble de l'économie.

D'après l'enquête "gains" menée par le Ministère du Travail, les gains mensuels bruts moyens des salariés du transport étaient de 11.380 F en 1996.

Ces gains sont plus élevés que dans le reste de l'économie pour toutes les catégories professionnelles, à l'exception des cadres qui connaissent un léger tassement.

Le freinage de l'évolution des rémunérations des cadres et l'accélération de celle des salariés des autres catégories entraînent une réduction de l'éventail hiérarchique.

**Gains moyens mensuels bruts en octobre 1995 et 1996
selon la catégorie professionnelle et l'activité économique**

	Ens.non agric.		Transports	
	1/10/1995	1/10/96	1/10/1995	1/10/1996
Ouvriers	8697 + 3,4 %	8920 + 2,6 %	9424 + 6,3 %	9610 + 2 %
Employés	9359 + 2,9 %	9570 + 2,3 %	9549 + 9,2 %	9700 + 1,6 %
Agents de maîtrise, techniciens	12848 + 2,8 %	13030 + 1,4 %	12893 + 4,8 %	13320 + 3,3 %
Cadres	22475 + 0,8 %	22690 + 0,9 %	21091 - 2,1 %	20460 - 3 %
ENSEMBLE	11509 + 3 %	11860 + 3 %	10912 + 5,5 %	11380 + 4,3 %

Source : Premières informations, n° 461, 10 mai 1996.

Si, dans les transports comme dans les autres activités économiques, le salaire des femmes est sensiblement inférieur à celui des hommes, l'enquête "gains" montre que l'écart, toutes rémunérations comprises, est toutefois moins élevé dans ce secteur : 6,6 % dans les transports contre 18 % dans le reste de l'économie.

b) Les salariés au SMIC au 1/7/1995 dans les transports par rapport à l'ensemble de l'économie.

Selon l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (Ministère du travail), 5,2 % des salariés des transports (hors SNCF et RATP) étaient rémunérés au niveau du SMIC mensuel en 1995 contre plus de 11 % pour l'ensemble de l'économie. L'augmentation de 4 % du SMIC au 1er juillet 1995 a entraîné un accroissement du nombre de bénéficiaires dans le secteur marchand par le jeu du tassement des salaires minimaux conventionnels de bas de grilles.

Proportion de salariés au SMIC selon la taille d'établissements

SECTEURS D'ACTIVITÉ	Taille des établissements										Ensemble des établissements	
	1 à 10 salariés		11 à 49 salariés		50 à 199 salariés		200 à 499 salariés		500 salariés et plus		1994	1995
	1994		1994		1994		1994		1994	1995		
Industrie	14,2	18,5	8,9	12,1	7,2	10,6	2,7	3,8	0,7	0,7	6	8,2
Construction	10,2	12,6	4,4	5,1	3,3	4,3	1,7	3	2,2	1,8	5,7	7,2
Transports	9	13,7	3,9	7,4	3,3	6,7	1,9	1,6	0,3	0,2	3,2	5,2
Commerces	16,3	21	9,7	14,3	8,9	13	4,5	7,2	4,7	9,6	11,3	16
Services	19,8	23,8	6,4	9,7	5,8	7,8	3,8	3,9	2,7	5,6	10,3	13,5
Toutes activités	16,5	20,6	7,5	10,7	6,5	9,4	3,2	4,1	1,5	2,3	8,2	11,2

Source : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre "SMIC", DARES, MTAS.

Champ : Secteurs non agricoles, hors administration et travail temporaire.

c) Les rémunérations moyennes par salarié dans les transports selon l'EAE en 1994

L'enquête annuelle entreprises de l'O.E.S.T. donne selon les nouveaux codes NAF les informations relatives aux rémunérations moyennes par salarié pour deux exercices 1993 et 1994. Il n'existe pas de rétropolation plus large qui permette la comparaison de données comparables pour des années antérieures à 1993.

Rémunérations moyennes annuelles par salarié E.A.E. 1993 et 1994 (en Kilofrancs)

	1993			1994		
	0-5 sal.	6 et+ sal.	Total	0-5 sal.	6 et+ sal.	Total
TRM interurbain (602 M)	89,9	113	111	98,4	112,4	111,3
TRM Proximité (602 L)	89,7	111,4	105,2	90,7	109,9	105,4
Déménagement (602 N)	84,9	116,6	112,5	84,9	118,5	113,7
Locat. camion avec cond. (602P)	92,8	114,3	112,9	100,8	111,7	111,1
Transp. rout. voyag. (602 B+G)	56,4	96	89,2	57,3	98,2	96,4
Transp. urbain voyag. (602 A)		141,4			142,6	
RATP		166,9			169,2	

d) Participation et intéressement collectif des salariés

Participation

Selon l'enquête effectuée par le Ministère du Travail, en 1994, 856 entreprises de transport étaient signataires d'un accord de participation, ce qui représente un taux de couverture de 3,1 % d'entreprises signataires par rapport à l'ensemble des entreprises de la branche.

Les effectifs couverts par un accord en 1994 étaient de 181.496, soit 21,1 % des effectifs de la branche.

Le montant de la prime de participation attribuée en 1995 (au titre de 1994) a été en moyenne de 3.189 F par bénéficiaire. 57 % des entreprises signataires d'un accord ont versé une prime.

Il faut souligner l'augmentation du montant moyen de la prime versée en 1995 par rapport à l'année précédente : 3.190 F contre 2.320 F ainsi que l'évolution dans le même temps du ratio : pourcentage de la réserve spéciale de participation sur bénéfices passant de 8,3 à 12,2 %.

Intéressement

Toujours en 1994, 401 entreprises de transport étaient couvertes par un accord d'intéressement. Le taux de couverture est de 1,4 % des entreprises composant la branche et 73.672 salariés étaient bénéficiaires d'un tel accord (8,6 % du total des effectifs de la branche).

Pour 1995, 80 % des entreprises couvertes par un accord ont versé des primes dont le montant moyen par bénéficiaire a été de 3.906 F.

B - DURÉE DU TRAVAIL

a) Les résultats de l'enquête trimestrielle du Ministère du travail

Dans son enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'oeuvre au 1er janvier 1995 (établissements de plus de 10 salariés), le Ministère du travail fournit des données de durée hebdomadaire effective du travail distinguant les différentes branches conventionnelles. Il est possible de présenter les données du secteur des transports, comparées à quelques autres branches manufacturières et de services ainsi qu'à l'ensemble des activités.

Le tableau suivant met en évidence une légère augmentation générale de la durée hebdomadaire effective du travail en un an pour l'ensemble des branches conventionnelles, également remarquable dans les transports.

La durée effective hebdomadaire dans les transports, et particulièrement les transports routiers, apparaît la plus longue, et dépasse celle constatée dans les secteurs du bâtiment et de l'hôtellerie / restauration.

Durée hebdomadaire effective du travail par branche conventionnelle

Branches conventionnelles CRIS	Janvier 1994	Janvier 1995
Métallurgie et sidérurgie	38,5	38,56
Bâtiment et travaux publics	39,29	39,27
Imprimerie, presse, édition, librairie	38,78	38,79
Textile, habillement	38,95	38,88
Agro-alimentaire	39,08	38,99
Commerces alimentaires	38,63	38,67
Transports	40,12	40,17
dont Transports routiers	40,62	40,69
Banques, étab. financiers	38,95	38,96
Assurances et activités associées	38,45	38,41
Nettoyage, manut., déchets, récup., blanchisserie	39	38,93
.....		
Ensemble des branches	38,91	38,94

b) La répartition du personnel ouvrier et non ouvrier selon la durée hebdomadaire effective de travail dans différentes activités (cf. annexe 11)

La comparaison de la répartition de la population des personnels ouvriers des transports selon la durée hebdomadaire effective de travail entre le 1er octobre 1993 et le 1er octobre 1996, indique une augmentation du nombre de salariés soumis aux durées de travail les plus longues (44 heures et plus par semaine). Inversement, on observe une réduction significative du nombre de salariés travaillant de 40 à moins de 42 heures par semaine, ce qui indique qu'un glissement s'est produit entre ces deux tranches horaires.

c) Le temps partiel dans les transports terrestres

Au 31 décembre 1994, dans les transports routiers et activités auxiliaires, le pourcentage des salariés à temps partiel était de 7 %. Il avoisinait 2 % à la SNCF et à la RATP, tandis que le transport aérien affichait un taux d'emploi de 14 % comparable à la moyenne nationale.

Le poids relativement faible du temps partiel dans les transports est lié essentiellement à la prépondérance des emplois masculins (82 % contre 58 %) dans l'ensemble de l'économie).

Dans les transports terrestres, deux secteurs sont véritablement concernés par le travail à temps partiel :

- le transport routier de voyageurs, représentant un tiers des emplois,
- et dans une moindre mesure le déménagement.

Le recours au temps partiel décroît régulièrement avec la taille des entreprises.

Il est le plus important dans les très petites entreprises, où le conjoint du chef d'entreprise est fréquemment employé à temps partiel.

Salariés à temps partiel	1993			1994		
	0 --> 5	6 et plus	Total	0 --> 5	6 et plus	Total
TRM Interurbain - 602 M						
Salariés à temps partiel	1 125	3 062	4 187	1 063	3 060	4 123
Nombre total de salariés	10 431	117 821	128 252	11 024	123 713	134 737
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	10,8%	2,6%	3,3%	9,6%	2,5%	3%
TRM proximité - 602 L						
Salariés à temps partiel	1 953	2 226	4 179	1 694	2 361	4 055
Nombre total de salariés	16 491	57 969	74 460	16 873	54 923	71 796
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	11,8%	3,8%	5,6%	10%	4,3%	5,6%
TRM Déménagement - 602 N						
Salariés à temps partiel	303	677	980	339	825	1 164
Nombre total de salariés	1 362	9 124	10 486	1 509	8 912	10 421
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	22,2%	7,4%	9,3%	22,5%	9,3%	11,2%
TRM Location V avec conducteurs - 602 P						
Salariés à temps partiel	124	275	399	143	370	513
Nombre total de salariés	1 233	17 780	19 013	959	17 134	18 093
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	10%	1,5%	2%	14,9%	2,2%	2,8%
Transport Routier de voyageurs - 602 B + G						
Salariés à temps partiel	1 390	16 049	17 439	1 387	17 126	18 513
Nombre total de salariés	2 453	51 926	54 379	2 360	53 314	55 674
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	56,7%	30,9%	32%	58,8%	32,1%	33,3%
Transport Urbain de voyageurs - 602 A						
Salariés à temps partiel	--	2 301	2 301	--	2 715	2 715
Nombre total de salariés	--	34 615	34 615	--	35 030	35 030
<i>Pourcentage de salariés à temps partiel</i>	--	6,6%	6,6%	--	7,7%	7,7%

Source : Enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'oeuvre, DARES, MTEFP

(source : EAE)

C. - ACCIDENTS DU TRAVAIL, PRÉVENTION

En terme de risque d'accident du travail, la branche des transports se situe au troisième rang après le Bâtiment et Travaux Publics et les industries du bois.

Le risque mesuré par le rapport du nombre d'accidents avec arrêt sur les effectifs est de 7,7 % pour les activités regroupées au CTN 12 Transport et manutention. Il est de 4,7 % pour l'ensemble de l'économie (chiffres de 1994).

Par sous-secteur d'activité dans les transports, le risque est le suivant :

- SNCF : 4,5 %
- RATP : 6,8 %
- Batellerie : 8 %
- Transport routier de marchandises : 10,7 %.

	1994 Milliers	93/92	94/93	95 / 94 sem 1 sem.22.
Accidents du travail déclarés Transport et manutention	81,8	- 6,3 %	0,9 %	4,7 %
Toutes activités	1.356,2	- 8,5 %	0,3 %	3,2 %
Accidents du travail avec arrêt de travail Transport et manutention	51,8	- 6,6 %	1,04 %	5,1 %
Toutes activités	675,7	- 9,7 %	0,1 %	1,8 %

Accidents du travail de transport et de la manutention (CNAM)

Après une diminution sensible du nombre d'accidents du travail en 1993, liée essentiellement à la conjoncture économique, on constate au premier semestre 1995 une progression plus rapide dans les transports que pour l'ensemble des activités.

L'amélioration du suivi statistique des accidents du travail dans la branche et l'apport des différentes études menées en matière d'accidentologie devraient permettre de mieux cerner les risques professionnels.

A cet égard, une étude menée actuellement par l'Inspection Médicale du Travail des Transports avec le concours de l'INRS et de l'INSERM porte sur le dépistage des différents troubles de vigilance chez les salariés affectés à des postes de conduite de véhicules de transport principalement.

L'institution d'un Comité médical et de sécurité dans les transports réunissant à côté des représentants des organisations patronales et syndicales de salariés et des représentants de l'Administration, des personnalités reconnues pour leur compétence et leur autorité dans ces domaines pourrait permettre d'enrichir le dialogue et de rechercher de nouvelles synergies entre les différents acteurs qui concourent à l'amélioration de la prévention.

V - SÉCURITÉ ROUTIÈRE

a) Les accidents corporels de la circulation en 1996

L'observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière a établi le bilan global suivant pour les 13 dernières années (1972 pris en référence) :

ANNEES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSES GRAVES	BLESSES LÉGERS	TOTAL BLESSES		GRAVITE (1)
	Nombre	Evolution %	Nombre	Evolution %			Nombre	Evolution %	
1972	274 476		16 619				388 067		6,05
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	6,00
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
1995	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	+ 5,7	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 177	- 6,2	6,44

(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.

En 1996, le bilan s'établit à 125 406 accidents corporels, qui ont provoqué 8080 tués (chiffre le plus faible depuis 1956) 36 204 blessés graves et 133 913 blessés légers.

L'année se caractérise donc par une amélioration que traduit l'évolution négative des principaux indicateurs : nombre de tués : - 3,9%, de blessés graves : - 7,8%, de blessés légers : - 5,8% et d'accidents corporels : - 5,7 %.

Cependant, comme le nombre de tués diminue moins vite que celui des accidents corporels, la gravité des accidents (mesurée en nombre de tués pour 100 accidents corporels) a légèrement augmenté, l'indice est passé de 6,33 à 6,44, soit 0,11 points de plus, ceci dans le cadre d'une augmentation de la circulation estimée à 2,2%.

Deux périodes peuvent être distinguées : une première de janvier à juillet, sur laquelle les effets de l'abaissement du taux d'alcoolémie rappelé par une campagne de sensibilisation en avril se sont fait ressentir, une seconde, d'août à novembre, aux résultats moins bons sans réelle explication.

En ce qui concerne les accidents impliquant un poids lourd, on relève, dans le cadre d'une baisse globale d'activité des transports routiers de marchandises de 1,4% (y compris la grève de novembre) une très nette diminution du nombre de tués : 1276 en 1995 à 1097 en 1996 soit -14%.

b) Répartition des victimes par catégories d'usagers sur l'ensemble des réseaux en fonction de la gravité de l'accident

Le tableau n° 15 (annexe) permet d'établir des comparaisons détaillées. L'année 1980 est rappelée comme référence.

Dans le cadre d'une augmentation générale de la circulation de 2,2%,

de 1995 à 1996, on relève les évolutions suivantes dans l'ensemble favorable :

◆ **pour les usagers de véhicules de tourisme :**

- 105 521 victimes en 1996 contre 111 679 en 1995 soit - 5,5%
(à comparer à -0,4% en 1995)
- en valeur absolue le nombre de victimes :

tués :	5 240	contre	5 389	en 1995	soit	- 2,8 %
blessés graves :	19 691	contre	20 946	en 1995	soit	- 6%
blessés légers :	80 590	contre	85 344	en 1995	soit	- 5,6 %
- en valeur relative :

tués :	64,85%	contre	64,06%	en 1995
blessés graves :	54,39%	contre	53,36%	en 1995
blessés légers :	60,18 %	contre	60,04%	en 1995

On constate quelle que soit la catégorie des victimes, une baisse des indices en valeur absolue, mais leur maintien au niveau de 1995, voire une légère augmentation en valeur relative

◆ **pour les usagers de véhicules utilitaires** (camionnettes, camions, tracteurs routiers, transports en commun) :

- la diminution du nombre total de victimes se poursuit, d'une manière très sensible : 5 772 en 1996 contre 6 432 en 1995, soit - 10,3 % (en 1995 : - 2,1%)
- en valeur absolue, le nombre de victimes diminue, pour chacune des catégories :

-11,9 % de tués, -19,3% de blessés graves et -8% de blessés légers
--
- en valeur relative, les indicateurs diminuent également :

tués :	3,22%	contre	3,51%	en 1995
blessés graves :	2,64%	contre	3%	en 1995
blessés légers :	3,41 %	contre	3,49%	en 1995

Pour les usagers de poids lourds (camions + tracteurs) on constate une nette amélioration du bilan (tués : -11,7%, blessés graves : -12,1%, blessés légers : -3%. le taux de gravité, exprimé en tués pour 100 victimes (tués + blessés) passe de 6,56 en 1995 à 6,12 en 1996, soit perd 0,44 point.

L'analyse des vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds révèle, par rapport à 1995, peu de variations : augmentation en traversée d'agglomération par des routes nationales, et sur le réseau national à 2x2 voies mais baisse sur les autoroutes.

c) 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	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total des Blessés	Gravité (tués/100 acc. corporels)
Année 1996	47 860	6 077	24 034	46 123	70 157	12,7
Année 1995	49 966	6 279	25 449	48 741	74 190	12,57
Différence	- 2 106	- 202	- 1 415	- 2 618	- 4 033	+ 0,13
Pourcentage	- 4,2%	- 3,2%	- 5,6%	- 5,4%	- 5,4%	

d) Bilan de la Police nationale

La Police nationale comprend :

- la Préfecture de police de Paris
- la Police des Airs et des Frontières (PAF) - Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins (DICCILCC)
- la Police urbaine sécurité publique
- les CRS

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

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total des Blessés	Gravité (tués/100 acc. corporels)
Année 1996	77 546	2 003	12 170	87 790	99 960	2,58
Année 1995	82 983	2 133	13 808	93 405	107 213	2,57
Différence	- 5 437	- 130	- 1 638	- 5 615	- 7 253	+ 0,01
Pourcentage	- 6,6%	- 6,1%	- 11,9%	- 6,0%	- 6,8%	

L'examen de ces 2 bilans fait apparaître l'augmentation du taux de gravité hors des zones urbaines, du fait que le nombre de tués y diminue moins rapidement que le nombre d'accidents corporels, alors qu'en zone urbaine, son évolution est quasiment nulle.

VI -. LES RÉGIMES DE RETRAITE ET DE PREVOYANCE

A - Les régimes spéciaux.

Les taux de cotisation d'assurance maladie et vieillesse des régimes spéciaux sont désormais fixés par décret (loi n° 91-73 du 18 janvier 1991 portant diverses dispositions d'ordre social).

Les taux acquittés par les salariés des régimes concernés sont, au 1^{er} janvier 1997

① Assurance vieillesse.

- SNCF : 7,85 %,
- RATP : 7,85 %.

② Assurance maladie.

➤ SNCF :

- ↳ 4,90 % pour les actifs,
- ↳ 1,08 % pour les retraités jusqu'au plafond et dégressif

par tranche au-delà du plafond.

➤ RATP :

- ↳ 3,90 % pour les actifs,
- ↳ 1,85 % pour les retraités sur les pensions plafonnées.

➤ Retraités affiliés au régime de retraites géré par le fonds spécial des chemins de fer secondaires (ex-C AMR) :

- ↳ 4,1 % pour les pensionnés entre 55 et 60 ans,
- ↳ 3,1 % pour les pensionnés de plus de 60 ans.

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

- ↳ SNCF : 3,01 %,
- ↳ RATP : 2,25 %.

Les personnels des entreprises publiques à statut sont également assujettis, comme les salariés du secteur privé et les fonctionnaires, à la CSG et à la CRDS.

B - Caisse Autonome de Retraites Complémentaires et de Prévoyance du Transport (CARCEPT).

Le complément de pension prévu au titre II du décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 a été revalorisé, au titre de l'année 1996, de 2 %.

Les pensions de retraites complémentaires versées en application du titre I du décret précité du 3 octobre 1955 ont été revalorisées, en moyenne annuelle, de 3,9 % en 1996 par rapport à 1995.

C - Caisse Autonome Mutuelle de Retraites (CAMR).

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

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

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

Les pensions servies par la CAMR ont, en 1996, 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 %.

D - Institution de prévoyance pour l'inaptitude à la conduite (IPRIAC).

Les prestations versées par l'IPRIAC en 1995 se sont élevées à 55 549 000 F.

○ Rappel des taux fixés depuis 1985.

<i>Date de revalorisation</i>	<i>Montant de la revalorisation</i>	<i>Indice 100 au 01.01.1983</i>
1er janvier 1985	3,00 %	120,24
1er juil/et 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 %	158,2
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	0,00 %	174,03
1er janvier 1995	0,00 %	174,03
1er juillet 1995	0,11 %	174,22
1er janvier 1996	0,00 %	174,22
1er juillet 1996	2,08 %	177,84

② Nombre d'adhérents et de cotisants (chiffres définitifs 1995).

Au 31 décembre 1995, l'IPRIAC comptait 32 60 entreprises adhérentes, dont 20 447 avec cotisants.

Le nombre total de conducteurs cotisants était de 266 022, se répartissant de la façon suivante :

	Entreprises	Conducteurs
Transports de marchandises	17 063	183 793
Transports de personnes	2 205	66 847
dont urbains	168	30 233
voyageurs	2 037	36 614
Activités du déchet	228	6 645
Autres	951	8 737
TOTAL	20 447	266 022

On relève les parts respectives des transports de marchandises 83 %, et du transport de voyageurs 11 %.

En transport de marchandises, 58 % des conducteurs ont moins de 40 ans, en transport de voyageurs, 44 %.

En 1995, 816 dossiers ont été présentés, 50 % ont fait l'objet d'un accord, 19 % d'un refus et 31 % d'une demande de complément d'information.

VII - LE CONTROLE

7.1. - LE CONTRÔLE DE LA RÉGLEMENTATION SOCIALE

a) Organisation du contrôle

— Le Premier Ministre a signé le 26 septembre 1996 une circulaire à l'intention de l'ensemble des ministres compétents en matière de contrôle routier de marchandises et de voyageurs.

Cette circulaire reprend les instructions de la circulaire interministérielle du 14 mars 1994 mais va plus loin : c'est la première fois que le Premier Ministre signe une instruction sur le contrôle et cela traduit l'importance accordée au transport routier en général et au contrôle en particulier.

Elaborée avec la participation des organisations professionnelles, elle répond entièrement à leurs préoccupations puisqu'elle invite les services à renforcer encore l'efficacité des contrôles en les ciblant et en s'attachant en priorité à la mise en oeuvre de l'accord social.

Pour ce faire, la coordination et l'information des administrations chargées du contrôle est renforcée sous la responsabilité des préfets de région.

— Par ailleurs, les contrôles concertés et les échanges-formation avec les Etats membres de la CEE limitrophes ont été fructueusement poursuivis et des travaux de coordination et d'harmonisation des pratiques, sous l'égide de la Commission Européenne, entrepris.

b) Les moyens matériels et humains

L'Etat a poursuivi son effort en matière de contrôle par

— le renforcement des effectifs des corps de contrôleurs des transports terrestres (+14 en 1996 et + 15 pour 1997, ce qui porte les effectifs à 382 agents) ;

— la mise en place d'une formation spécifique destinée aux chefs de CDES et celle d'un groupe de travail en vue d'élaborer une véritable formation continue perenne pour l'ensemble des contrôleurs des transports terrestres ;

— l'élargissement de la formation spécifique "prise de poste" à tous les contrôleurs divisionnaires des transports terrestres, dont le nombre a fortement progressé depuis trois ans (25 en 1994, 30 en 1995, 41 en 1996 et 1997, avec une perspective de 50 dès 1998) ;

— la poursuite du renforcement des services en véhicules destinés au contrôle (83 véhicules actuellement, dont 71 fourgons et 12 fourgonnettes une quinzaine d'acquisitions de véhicules est programmée pour 1997) et en matériel de lecture de disques ;

— la dotation des agents d'outils informatiques nouveaux (logiciels) destinés à l'analyse des disques de chronotachygraphe et aux statistiques du contrôle des transports routiers ;

— la participation à des travaux de recherche sur le pesage en marche à basse vitesse et à vitesse normale des véhicules routiers;

— l'amélioration de la sécurité grâce à la mise en place d'une signalisation routière adaptée aux itinéraires à forte circulation.

Le niveau du contrôle effectué sur route par l'ensemble des forces de contrôle.

Les données concernant les résultats des contrôles sur route et en entreprise effectués durant l'année 1996 ont fait l'objet d'une exploitation sous 2 systèmes informatiques différents. Il est important de souligner que les informations traitées par chaque application ne recouvrent pas exactement les mêmes champs statistiques ce qui entraîne, de fait, une sous-évaluation des résultats pour 1996.

Aussi, toute comparaison des séries temporelles doit être interprétée avec prudence.

Les statistiques concernant les résultats des contrôles effectués en 1994 et 1995 portant sur un semestre, la comparaison s'effectuera avec 1993.

Pour le contrôle sur route, les chiffres indiqués ci-après reproduisent l'**activité conjointe des contrôleurs des transports terrestres et des autres corps de contrôle**, dans le cadre des plans régionaux de contrôle instaurés par la circulaire n° 87-42 du 12 mai 1987 ainsi que celle de l'inspection du travail des transports. Toutefois, les résultats des autres corps de contrôle (gendarmerie, police, douane) ne sont que partiellement connus.

Les fonctions des agents chargés du contrôle des transports terrestres consistent à veiller au respect des différentes réglementations applicables à l'activité du transport routier, quel que soit le transport effectué (voyageurs, marchandises), sa nature (compte d'autrui, compte propre), le statut du conducteur (salarié ou conducteur indépendant) et notamment:

- la réglementation des transports qui fixe les règles de la pratique de la profession
- la réglementation sociale européenne qui définit les temps de conduite et de repos, ainsi que les règles d'utilisation de l'appareil de contrôle,
- les prescriptions du code de la route, notamment les poids et dimensions, les interdictions de circuler et la vitesse (particulièrement le limiteur de vitesse).
- depuis 1996 la réglementation concernant le transport des animaux vivants.

Le contrôle de ces réglementations permet de veiller au respect des conditions de concurrence, de favoriser le progrès social des conducteurs et d'améliorer la sécurité de la circulation routière.

Nombre de véhicules contrôlés

	1993	1996
• par tous les corps de contrôle	335 053	302 949
• par les contrôleurs des transports	239500	223 228

— le nombre de véhicules immatriculés à l'étranger contrôlés représente 24 % de l'ensemble contre 21 % en 1993,

— les véhicules effectuant des transports de marchandises représentent 95 % du total des véhicules contrôlés,

— les véhicules transportant des matières dangereuses représentent 7 % des véhicules de transport de marchandises contrôlés,

— 19 % des véhicules contrôlés ont été pesés contre 21 % en 1993.

Nombre de journées transports contrôlés

	1993	1996
• par tous les corps de contrôle	1 114 209	1 108 170
• par les contrôleurs des transports	802 202	830 764

Véhicules en infraction

1993	1996
55 747	39 160

Le nombre de véhicules en infraction représente 13 % du nombre total de véhicules contrôlés (16,5 % en 1993) soit environ 1 véhicule sur 8.

14 % des véhicules français contrôlés sont en infraction contre 10 % pour les véhicules immatriculés à l'étranger.

Nombre d'infractions relevées par procès-verbal

	1993	1996
• Réglementation sociale européenne	39 978	27 152
• Réglementation des transports	6 144	4 942
• Matières dangereuses	2 645	1 835
• Code de la route	2 593	1 094
• Autres	1 373	680

Les infractions à la réglementation sociale européenne représentent 76 % de l'ensemble des infractions relevées par procès-verbal soit en moyenne 1 infraction pour 40 feuilles d'enregistrement contrôlées.

Les infractions les plus fréquentes sont celles relatives au repos journalier et à la conduite journalière qui représentent 41 % du total.

Sur les 27 152 infractions à la réglementation sociale relevées par procès-verbal, 767 constituent des délits.

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 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

	1993	1996
• par tous les corps de contrôle	3 987	3 105
• par les contrôleurs des transports	4 532	5 432
TOTAL	8 519	8 537

soit : - transport de marchandises : 7 770
 - et transport de voyageurs : 767
 dont
 - transport pour compte d'autrui : 8 239
 - et transport pour compte propre : 298

Nombre de journées transport contrôlées

	1993	1996
• par les contrôleurs des transports	306 428	289 814
• par les inspecteurs du travail transports	353 517	655 489
TOTAL	659 945	945 303

Le nombre total d'infractions à la réglementation sociale relevées à la suite de contrôles en entreprises est de 43 086 dont 345 délits soit en moyenne 1 infraction pour 22 feuilles d'enregistrement contrôlées.

Toutefois, en prenant en compte les infractions constatées (ayant fait l'objet d'un avertissement) la moyenne est d'environ une infraction pour 5 feuilles d'enregistrement analysées.

Les sanctions prononcées**a) Montant des amendes**

2 825 procès-verbaux ont été transmis aux parquets durant l'année 1996 à la suite des contrôles effectués en entreprises.

Les suites judiciaires connues pour cette même période indiquent qu'il y a 2 396 condamnations comportant au moins une peine d'amende.

7 203 peines d'amendes ont été prononcées dont 90 % inférieures à 1 300 F ; 27 % des amendes sont inférieures à 100 F.

b) Immobilisation des véhicules

L'ensemble des corps de contrôle dans le cadre des plans régionaux de contrôle et l'inspection du travail des transports ont procédé à 6 629 immobilisations (9 365 en 1993).

Parmi ces immobilisations, 48 % concernent la réglementation sociale, 47 % sont relatives au code de la route et 5 % par des infractions à la réglementation du transport de matière dangereuse.

Analyse des résultats du contrôle sur route des transporteurs non-résidents

a) Les tendances constatées

Une analyse des 6 166 procès-verbaux comportant les infractions les plus graves (28,5 % des reçus) fait apparaître

- 97 % des procès-verbaux sont relatifs au transport de marchandises
- 85 % des procès-verbaux ont été dressés à l'encontre des transporteurs de l'Union Européenne
- les transporteurs belges et espagnols sont les plus verbalisés et représentent 44 % de l'ensemble des procès-verbaux traités
- les infractions à la réglementation sociale constituent 78 % de l'ensemble des infractions traitées.

b) Sanctions prononcées à l'encontre des transporteurs non-résidents

Le montant des consignations perçues par les agents de contrôle durant l'année 1996 est de 19,6 MF contre 13 MF en 1993.

Le taux moyen de consignation pour une infraction relevée par procès-verbal est de 1 925 F.

Sur les 72 114 véhicules immatriculés à l'étranger contrôlés en 1996, 7 467 étaient en infraction soit 10 %.

10 208 infractions ont été relevées par procès-verbal et 2 218 par timbre amende à l'encontre des transporteurs non résidents.

7.2 - L'ACTIVITÉ DES COMMISSIONS DE SANCTIONS ADMINISTRATIVES

Nombre de régions ayant réuni leur CSA	18
Nombre de réunions	28
Nombre de réunions par région	1 à 3
Nombre d'entreprises passées en CSA	80 (45 % d'entreprises de 1 à 9 véhicules 44 % de 1 à 50 véhicules et 11 % de plus de 50 véhicules)
Nombre d'entreprises passées en CSA par région	2 à 10 selon les régions

Début 1997, se sont tenues les premières réunions dans les régions Centre et Ile-de-France.

Le cas particulier de l'Ile-de-France pour laquelle la loi d'orientation des transports intérieurs n'est pas applicable sans adaptation législative, a nécessité la consultation du Conseil d'Etat qui a donné son accord pour qu'une C.S.A. y soit constituée dans le cadre des décrets antérieurs à la L.O.T.I..

Une modification législative qui permettra de mettre en place dans cette région une C.S.A. fonctionnant de la même façon que dans les autres régions est prévue par le projet de loi portant diverses dispositions transport.

Répartition des suspensions de titres de transports selon leur durée

SUSPENSIONS	1 mois	2 mois	3 mois	4 mois	5 mois	6 mois	1 an	TOTAL
Autorisations	2	11	18	22	41	50	5	149
Copies de licences	1	1	39	4	53	6	20	124
TOTAL	72			176			25	273

Nombre de retraits définitifs de titres en 1996

Autorisations	227
Copies de licences	215
TOTAL	442

Autres sanctions prononcées :

- 3 refus de délivrance d'autorisations pendant 6 mois
- 3 avertissements
- 1 retrait d'inscription au registre des commissionnaires
- 12 retraits d'autorisations de services occasionnels pour 6 mois
- plusieurs retraits d'autorisations de transport de containers maritimes (4 retraits définitifs - 7 pour 6 mois - et 4 pour 3 mois)
- 1 mise à l'épreuve pendant 6 mois.

Evolution des résultats sur 3 ans

	Autorisations de transport			Copies de licences communautaires		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Retrait définitif	37	95	227	44	170	215
Suspension 3 mois et moins	54	32	31	47	44	41
plus de 3 mois	120	62	118	180	61	83

On note l'augmentation importante en 1996 du nombre de sanctions de retrait définitif infligées avec, en contrepartie, la baisse sensible du nombre de mesures de simple suspension prononcées, pour les copies de licences communautaires notamment.

Cette évolution traduit un net durcissement de l'action des C.S.A.

Le dispositif existant est appelé à évoluer prochainement avec la création d'une sanction d'immobilisation administrative des véhicules prévue par le récent projet de loi portant diverses dispositions d'ordre transport.

La perspective de la disparition des autorisations de transport avec la libéralisation du cabotage le 1er juillet 1998 nécessite en effet d'envisager de nouvelles sanctions.

7.3. L'ACTION DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS

En 1996, l'effectif d'agents de l'Inspection du travail des transports présents sur le terrain, dans les subdivisions, était de 117 (40 contrôleurs, 76 inspecteurs et directeurs-adjoints).

Les structures hiérarchiques de l'Inspection du travail des transports (Bureau de l'Inspecteur Général, 2 Directions inter-régionales et 9 Directions régionales) comprennent en 1995 16 Directeurs adjoints et Directeurs du travail, et trois agents sont mis à disposition de la DGAC.

Il faut noter par ailleurs un important effort d'équipement en matériel de lecture de disques. L'Inspection a procédé au début de 1996 à la mise en place dans les subdivisions d'appareils de lecture optique couplés avec les micro-ordinateurs équipant les subdivisions, et d'un logiciel de lecture de disques intégrés avec leur traitement au titre des Règlements 3820 et 3821, du Code du travail et de la Convention collective.

a) L'activité de l'Inspection en 1995 : bilan chiffré

Le bilan chiffré de l'activité de l'Inspection du travail des transports est présenté en distinguant d'une part la synthèse des résultats de l'implication des agents de cette Inspection dans le contrôle de la réglementation sociale européenne, et d'autre part la comptabilisation de ses interventions dans le champ plus large du Code du travail (conditions de travail, relations sociales, application des accords conventionnels et sécurité du travail etc.).

La part de l'Inspection du Travail des transports dans le contrôle de la réglementation sociale européenne

L'Inspection du travail des transports mène la grande majorité de ses contrôles en entreprise. L'intervention en entreprise constitue sa modalité d'intervention privilégiée. En effet, le champ large de ses compétences de contrôle au titre du code du travail dans les domaines de la durée du travail, de la rémunération et de la prévention des accidents du travail donne au contrôle de disques

prélevés en entreprise sur une période de plusieurs jours un intérêt particulier, de par les rapprochements qui peuvent être effectués. En outre, l'implication de l'Inspection du travail des transports dans l'application de l'accord social — recherche de la transparence des temps de service, de leur rémunération, et poursuite de l'objectif de réduction de la durée du travail dans les entreprises — rend pour elle l'outil du contrôle de disques en entreprises particulièrement éclairant et précieux.

**Activité de l'Inspection du travail des transports
en rapport avec le contrôle de la Réglementation sociale européenne, année 1995**

	Contrôles sur route		Contrôles en entreprises	
	Marchandises	Voyageurs	Marchandises	Voyageurs
Nb. de journées de travail	8351	892	506083	60737
Nb. d'inf. à la régl. sociale	310	24	9951	558
Immobilisations	2	0		

Source : BIG IGT MOT

Le détail des infractions relevées au cours de ces contrôles fait apparaître l'importance, d'une part, des dépassements de durées de conduite ou de travail et des repos insuffisants qui en découlent, et d'autre part, l'importance des constats de non-manipulation des sélecteurs de temps de l'appareil chronotachygraphe.

**Principales infractions relevées au cours des contrôles sur route et en entreprises en 1995
par l'Inspection du travail des transports**

	Contrôles sur route		Contrôles en entreprises	
	Marchandises et voyageurs		Marchandises	Voyageurs
Détail des inf. les + fréquentes :				
Inf. dépass. conduite continue	38		1095	91
Inf. dépass. cond. journalière	84		2026	59
Inf. repos hebdo. insuff.	8		139	57
Inf. repos journalier insuff.	71		3539	293
Défaut manip. du sélecteur	97		2447	1
Total inf. relevées/PV	334		9951	558
Nb inf.==> avertissements			110495	6859

Source : BIG IGT MOT

Il faut noter également que les contrôles de la réglementation sociale européenne et de la durée du travail ont été l'occasion d'incidents donnant lieu à procès-verbal pour obstacle au contrôle dans 16 cas (1 sur route, et 15 en entreprise).

Au total, en 1995, les agents de l'Inspection du travail des transports ont contrôlé 576 063 journées de travail, soit 79 718 de plus qu'en 1994. En revanche, le nombre des infractions à la réglementation sociale relevées par procès-verbal a diminué de moitié, passant de 24 248 infractions relevées en 1994 à 10 843 en 1995. Sur la même période, le nombre des infractions à la réglementation sociale faisant l'objet d'un avertissement a augmenté, passant de 108 964 en 1994 à 117 354 en 1995.

L'observation de ces évolutions dénote une mobilisation forte des agents de l'Inspection sur le contrôle des disques en même temps que leur modération en matière de verbalisation. Celle-ci témoigne de leur engagement à faire comprendre et appliquer les principes de l'accord social grand routier du 23 novembre 1994 (transparence, temps de service et de la durée du travail) et de la priorité donnée à ce titre aux interventions pédagogiques de l'Inspection, dans la phase transitoire entre la date de conclusion de l'accord et son application effective le 1er octobre 1995. Les Inspecteurs du travail ont reçu et examiné à ce titre près de 4 000 initiatives prises par les entreprises de TRM-longue distance pour l'application de l'accord.

Les résultats chiffrés des contrôles de l'Inspection du travail des transports dans le champ de ses compétences au titre du Code du Travail en 1995

Les différents modes de transport et autres activités annexes, qui relèvent du contrôle de l'Inspection du Travail des transports représentaient en 1995 878.114 salariés répartis en 40.620 entreprises ou établissements.

Le champ des interventions de l'Inspection comprend l'ensemble des entreprises et des établissements appartenant au secteur des transports, auquel s'ajoutent les entreprises et établissements prestataires ou concessionnaires d'espaces commerciaux, appartenant au secteur des services, de l'industrie ou du bâtiment, intervenant dans les enceintes du chemin de fer et des aéroports. S'y ajoutent encore les entreprises de collecte des ordures ménagères. Dans cet ensemble, **le transport routier a représenté 81 % de la charge de contrôle en entreprise.**

L'Inspection du travail des transports, au cours de l'année 1995 a procédé à 9.410 visites en entreprises et assisté à 1.042 réunions de Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de travail. Au cours de ces déplacements sur le terrain, les agents de l'Inspection effectuent l'ensemble des contrôles dont ils ont la charge en matière d'application des réglementations relatives aux contrats de travail, aux conditions de travail, aux conventions collectives, au fonctionnement des institutions représentatives, et à la réglementation sociale européenne.

Les missions de renseignements et de conseil représentent également une part importante de l'activité des agents de contrôle de l'Inspection, ainsi que de celle des agents de leurs secrétariats. En 1995, 37.646 usagers ont été reçus dans les services.

Les Inspecteurs du travail ont également instruit un nombre important de procédures de demandes d'autorisation de licenciement concernant 941 représentants du personnel et examiné 93 plans sociaux

Enfin, l'Inspection du Travail des transports est intervenue 57 fois à titre d'amiable compositeur dans le règlement de conflits du travail localisés et elle a participé à plus de 1.800 réunions ou commissions diverses.

Le tableau suivant présente la répartition de différentes suites aux contrôles signifiées par l'Inspection en 1996, selon le type de réglementation concernée.

Nature des infractions	Observations	Mise en demeure	Infractions relevées par PV	Nb de PV
Obligations des employeurs	6950		531	37
Règlementation du travail (comprend la durée du travail selon les disp. du code du travail)	23 661		4 971	448
CEE 3820 et 3821/85	125 613		28 150	1 119
Salaires	7 539		1 122	60
Congés payés	835		2	2
Représentation du personnel	2 441	11	87	53
Hygiène et sécurité	13 344	363	59	38
Médecine du travail	3 762	27	682	80
Matières dangereuses	49	0	0	0
Participation	14	0	0	0
Emploi	1 612	21	539	91
Obstacles	155	6	78	4
Autres réglementations	1 021	24	109	5
TOTAL	186 996	452	36 330	1 937

source : Inspection du travail des transports - Infractions constatées en 1996.

b) L'intervention de l'Inspection dans les procédures de licenciements de salariés protégés en 1996

L'Inspection du Travail des Transports instruit les procédures de demandes d'autorisation de licenciement des salariés protégés, pour motif économique ou disciplinaire, et est amenée à autoriser ou refuser d'autoriser ces licenciements. Le traitement de ces demandes représente une partie importante de son activité. En 1996 le nombre de demandes qui lui ont été présentées marque une nette augmentation, plus marquée du côté des demandes pour motif économique (qui s'accroissent de presque 30 % par rapport à 1995) comme en témoigne le tableau suivant :

Evolution des licenciements de salariés protégés Répartition par motif

Année	Motif économique			Autres motifs			Total		
	demandés	refusés	autorisés	demandés	refusés	autorisés	demandés	refusés	autorisés
1989	315	34	281	184	58	126	499	92	407
1990	604	69	535	333	152	181	937	221	716
1991	560	71	487	304	117	187	864	188	674
1992	791	90	687	263	105	153	1054	195	840
1993	1001	197	800	326	137	188	1327	334	988
1994	904	98	798	317	105	195	1221	203	993
1995	653	95	549	288	137	146	941	232	695
1996	965	103	850	331	112	218	1226	215	1068

Note : la différence entre "demandés" et "autorisés" correspond aux désistements

Source : Inspection du Travail des Transports

Tous motifs confondus, près de 50 % des demandes présentées concernent des salariés sans appartenance syndicale.

7.4- LA REPRÉSENTATION DU PERSONNEL DANS LES ENTREPRISES SOUMISES AU CONTRÔLE DE L'INSPECTION DU TRAVAIL DES TRANSPORTS

La répartition des voix et des sièges aux dernières élections des membres des comités d'entreprises dont les résultats sont analysés par l'Inspection du travail (du 1er janvier 1994 au 31 décembre 1995) est présentée, par regroupement de sous-secteurs économiques, dans les différents chapitres de la deuxième partie de ce rapport.

Il est cependant possible de présenter un tableau récapitulatif de l'évolution de la mise en place des deux institutions délégués du personnel et comités d'entreprises, dressé par l'Inspection du travail des transports, entre 1983 et 1995. Ces tableaux ne font pas apparaître les institutions uniques (délégation unique) de représentation du personnel dont la mise en place est possible depuis la loi quinquennale dans les entreprises de 50 à 199 salariés.

Le taux de mise en place des comités d'établissement et d'entreprise dans l'ensemble des entreprises soumises au contrôle de l'Inspection du travail des transports a fortement progressé tandis que dans le seul secteur des Transports routiers et activités auxiliaires, il a diminué de 1994 à 1995. La mise en place des délégués du personnel (à partir de 11 salariés) semble plus difficile, puisque un peu plus de la moitié des établissements assujettis n'ont pas mis en place cette institution en 1995. La progression de mise en place est lente.

Toutes activités transports

Délégués du personnel

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
% de mise en place	41,48	50,84	48,08	47	42,2	45,09	51,15	44,91	49,48	47,17	49,78

Les données recueillies pour 1984, incomplètes, n'ont pu être exploitées

Comités d'entreprise

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
% de mise en place		84,48	89,33	88,24	87,49	85,57	86,32	86,95	87,87	79,69	86,62

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

Comités d'entreprise - Transports routiers et activités auxiliaires

	1985	1986	1987	1988	1990	1991	1992	1993	1994	1995
% de mise en place		84,34	93,42	85,98	85,66	84,06	86,68	80,42	91,12	84,70

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