

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

RAPPORT SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN-D'OEUVRE
DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES en 1976

Le bilan sur l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre des transports terrestres en 1976 dont l'élaboration a été expressément demandée par le Secrétaire d'Etat aux Transports lors de l'installation du Comité social a pu être établi grâce au concours actif des partenaires sociaux dont l'assiduité aux réunions de travail et les contributions positives ont démontré l'intérêt qu'ils portaient à ce document.

Sans doute celui-ci n'est pas exempt de critique malgré le soin et la somme de travail qui lui ont été consacrés. Mais tel quel et pour imparfait qu'il soit, il devrait constituer une base porteuse d'avenir en raison certes de son contenu mais surtout de l'esprit d'objectivité et de clarification qui a animé le regroupement des données objectives les plus significatives de la situation réelle dans ce secteur.

De très nombreuses questions ont été abordées. Au cours des années à venir, leur examen sera sans doute repris, approfondi, actualisé. D'autres sujets seront peut être intégrés dans le bilan, l'intérêt de ce dernier devant résulter davantage semble-t-il d'un constat d'évolution que de données instantanées.

Le Comité social a considéré que le rapport sur l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre dans les transports terrestres pourrait utilement traiter successivement :

- des principales dispositions législatives ou conventionnelles intervenues en 1976,
- de la situation de l'emploi,
- des actions de formation professionnelle,
- des conditions de travail,
- des rémunérations,
- des retraites et régimes de sécurité sociale.

Tel est le plan général des développements qui suivent.



1. Principales dispositions législatives et conventionnelles intervenues en 1976.

Sur le plan législatif sont entrées en vigueur :

- la loi n° 75-1253 du 27 décembre 1975 qui ramène de 50 à 48 heures la durée moyenne hebdomadaire du travail sur une période de 12 semaines et réduit de 57 à 52 heures le maximum hebdomadaire,
- la loi n° 76-567 du 16 juillet 1976 instituant un repos compensateur,
- la loi n° 75-1279 du 30 décembre 1975 ouvrant la possibilité de retraite au taux plein à partir de 60 ans pour certains travailleurs manuels dont aux termes du décret du 10 mai 1976 peuvent bénéficier le personnel de conduite des véhicules de transport terrestre de fort tonnage et le personnel navigant de la batellerie effectuant régulièrement et par roulement une partie de leur travail de nuit
- la loi n° 76-656 du 16 juillet 1976 qui a ouvert aux employeurs la possibilité de s'acquitter de leur participation à la formation professionnelle continue en finançant des actions de formation au bénéfice des demandeurs d'emploi sans contrat de travail,
- la loi n° 76-1106 du 6 décembre 1976 relative au développement de la prévention des accidents du travail.

En raison du caractère récent de l'intervention de ces textes et des mesures d'application que certains d'entre eux requièrent, il n'est pas possible de dresser un premier bilan de leurs résultats.

Sur le plan conventionnel, des négociations principales et les accords passés avec certaines organisations ouvrières ont principalement et naturellement porté sur les questions de salaires.

Il est intéressant de noter l'inclusion dans les conventions collectives de dispositions spécifiques assurant une protection sociale minimale des conducteurs appelés à effectuer des transports internationaux.

Parmi les différentes dispositions à la charge des entreprises, la convention collective prévoit désormais :

- le versement de l'avance de la caution exigée le cas échéant des autorités locales pour garantir la liberté provisoire du salarié ;
- le maintien du salaire durant la période pendant laquelle le salarié est contraint de demeurer à l'étranger dans la limite de six mois et pour une raison quelconque (panne, accident, maladie) ;
- les frais de rapatriement.

Les autres dispositions retenues n'ont pas de caractère exceptionnel. Il s'agit, en effet, selon les cas, d'améliorations conventionnelles ou de modifications ponctuelles aux différentes grilles d'emploi, ou aux conditions de travail.

Seule semble mériter une mention spéciale, en raison de sa nouveauté, la prise en compte dans les transports routiers et les activités auxiliaires de transport des retraits ou suspensions de permis de conduire pour inaptitude physique. Dans de telles situations les conducteurs ayant plus de 3 ans d'ancienneté dans la même entreprise peuvent bénéficier depuis le 17 mars 1976 :

- soit d'un reclassement au sein de l'entreprise,
- soit au versement d'une indemnité dont le montant peut varier entre 2 et 6 mois de salaires.

2. Situation de l'emploi.

2.1. La main-d'oeuvre employée dans les transports terrestres peut être évaluée à 655/660.000 personnes.

Cette main-d'oeuvre se répartit de la manière suivante :

S.N.C.F.....	273.600
R.A.T.P.....	37.000
Transports Urbains.....	22.500

Transports routiers (marchandises-voyageurs) auxiliaires de transports	305.000
Entreprises de navigation.....		4.000
Autres (ordures-ménagères, téléphériques, V.F.I.L., restauration ferroviaire places couchées).....		15/20.000

Cette population représente environ 4,5 % de la population active salariée et 90 % de la main-d'oeuvre totale employée dans la branche des transports en général y compris donc les transports aériens et maritimes.

Elle ne tient pas compte des personnes employées dans les entreprises qui assurent leurs propres transports et dont l'estimation est des plus difficiles à effectuer. Une approximation grossière peut être tentée à partir du parc des véhicules utilitaires en service.

En prenant comme source les statistiques fournies par le S.A.E.I. (annuaire statistique des transports - Résultats 1975) et en retenant exclusivement les véhicules mis en service à partir de 1966, on peut dresser les deux tableaux ci-après :

Tableau A - Véhicules en service au 1.1.76

Désignation des véhicules	Toutes professions	Transporteurs publics
Autocars et autobus	52 058	30 652
Camionnettes, camions	1 976 187	220 241
Tracteurs routiers	101 859	64 844
Total	2 130 104	315 737

Il serait naturellement faux d'induire de ces deux totaux ci-dessus toutes professions (2.130.104) et transporteurs publics (315.737) que le rapport de 1 à 6 constaté au niveau du parc se retrouve au niveau du personnel employé. Une indication plus proche de la réalité peut résulter de la limitation de la comparaison en ce qui concerne les camionnettes et les camions aux seuls véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile. Le tableau B rend compte de cette comparaison.

Tableau B - Véhicules " lourds " en service le 1.1.76

Désignation des véhicules	Toutes professions	Transporteurs publics
Autocars et autobus	52 058	30 652
Camions de plus de 3 T. de C.U.	322 206	80 968
Tracteurs routiers	101 595	64 844
Total	475 859	176 464

Ce tableau fait ressortir que le nombre de véhicules " lourds " utilisés dans les entreprises effectuant leurs propres transports serait voisin de 300.000. Si l'on considère qu'à chaque véhicule est affecté un conducteur à temps plein et un employé à 1/3 temps ou à 1/2 temps (1) on obtient une main-d'oeuvre " transports " dans les entreprises non professionnelles du transport de 400 à 450.000 personnes.

Ces estimations ont été confirmées à l'occasion d'une enquête réalisée en 1975 par le C.E.R.L.I.C. pour le compte de l'association pour la formation professionnelle dans les transports qui évalue à 470.000 personnes la population totale employée dans les services transport des entreprises industrielles et commerciales se répartissant de la façon suivante par type d'emplois :

18 300	cadres
28 700	agents de maîtrise et chefs d'équipe
40 600	employés administratifs
290 000	chauffeurs
12 500	aide-livreurs
39 400	ouvriers d'entretien
40 000	autres (manutentionnaires, conducteurs d'engins...)

2.2. Au delà de ces indications générales, le présent rapport comporte toute une série de données, sur les entreprises et leurs effectifs. Ces données font l'objet des tableaux n°s 1 à 5 reproduits en annexe.

Quelques brefs commentaires peuvent être faits à leur sujet.

2.2.1. Transports routiers. (Tableau 1)

Si le nombre d'entreprises employant un effectif inférieur à 10 salariés est proportionnellement très élevé - 86,7 % pour les entreprises de transport de marchandises et 70,06 % pour les entreprises de transport de voyageurs, le nombre de salariés employés dans les entreprises de plus de 10 salariés (77,2 % marchandises - 92 % voyageurs) n'est pas fondamentalement différent du pourcentage de ceux que l'on peut observer dans les autres branches d'activités professionnelles.

Les entreprises sans salariés correspondent à près des 2/5ème du nombre total des entreprises.

Le personnel roulant (151 381) représente 56 % de la main-d'oeuvre totale employée dans le secteur (270 056) (base 1974).

La diminution du nombre des entreprises de transport de marchandises en 1974 (23 722) par rapport à 1973 (24 547) n'a pas de signification économique. En effet, le fichier des entreprises et des établissements de l'INSEE qui a servi de base à l'enquête de 1973 était loin d'être parfait, un certain nombre d'entreprises mortes économiquement depuis de nombreuses années étaient toujours inscrites au fichier ; elles ont donc été répertoriées, les rectifications nécessaires ont été opérées à ce sujet en 1974. En outre les créations d'entreprises de l'année 1974 n'ont pas été prises en compte.

(1) Le ratio dans les entreprises routières de transport public et d'activités auxiliaires est de l'ordre de 1/1.

2.2.2. S. N. C. F. (Tableau 3)

Les effectifs totaux de la S.N.C.F. sont en diminution pratiquement régulière. Cette évolution s'est poursuivie depuis 1938, époque à laquelle le nombre de cheminots était supérieur à 520 000, et nonobstant une réduction de la durée annuelle du travail et l'accroissement du trafic.

- La proportion des " roulants " est beaucoup plus faible que dans le transport routier : 11 % dont 8,5 % d'agents de conduite contre 56 %.

- La proportion de la main-d'oeuvre féminine est également faible ; elle est inférieure à 8 % de l'effectif total.

- Les diminutions d'effectifs ne résultent pas de licenciements, les cheminots bénéficiant de la garantie de l'emploi, mais principalement de départs à la retraite ou de démissions.

Le recrutement n'est pas tari, plus de 10.000 agents par an continuent à être embauchés.

- Le personnel " posté " (roulants et agents d'exploitation) représente 30 % des effectifs.

- Près de 60.000 agents sont affectés à la fonction " Equipement ", autrement dit à l'entretien, la maintenance et l'amélioration des voies, bâtiments, installations électriques, installations de signalisation etc.... Cette fonction ne se retrouve pas dans les autres modes de transport, les collectivités publiques assumant la charge directe des infrastructures utilisées.

2.2.3. R.A.T.P. (Tableau 4)

Au regard de l'emploi, la situation à la R.A.T.P. se caractérise par une stabilité des effectifs totaux : la variation est de l'ordre de + 1 % en 4 ans. En réalité cette stabilité globale masque une double évolution en sens contraire :

- des suppléments de personnel liées à l'extension du métro, à l'amélioration de la qualité de service du métro, aux mesures de restructuration du réseau d'autobus de banlieue et de desserte des villes nouvelles ;

- des réductions de personnel consécutives aux mesures d'automatisation et de modernisation des installations et des réseaux, ainsi qu'à la modernisation de la gestion :

- La proportion des roulants par rapport aux effectifs totaux est de l'ordre de 30 %. Celle des agents soumis à des roulements (roulants et agents d'exploitation) est de 45 % des effectifs.

- La main-d'oeuvre féminine représente 15 % du personnel total de la R.A.T.P.

2.2.4. Navigation fluviale. (Tableau 5)

- La situation de l'emploi dans ce secteur se caractérise par une double régression.
- Celle du nombre des travailleurs indépendants 4.034 en 1971, 3.550 en 1975.
- Celle plus importante du nombre des salariés navigants 3.590 en 1971 - 2.431 en 1975.

2.3. Défaillances d'entreprises. (Tableau 6)

Le tableau rend compte des défaillances constatées chaque année depuis 1973.

Par défaillance, il faut entendre toute intervention d'une décision d'un tribunal de commerce : règlement judiciaire, liquidation des biens ou acceptation d'un concordat.

En année moyenne, dans les transports publics routiers et activités auxiliaires de transport, les défaillances affectent de 400 à 450 entreprises, principalement les entreprises moyennes (10 à 70 véhicules). Ce chiffre a été sensiblement plus élevé en 1975 : 717 ; 1976 se situe à un niveau guère supérieur à la moyenne des années antérieures : 467.

Les documents dont nous avons disposé ne permettent pas de déterminer le nombre des salariés des entreprises concernées. Sur ce plan sont données sur le tableau n° 6 les informations recueillies au sujet des licenciements pour cause économique.

Il n'est pas possible non plus de connaître actuellement le nombre d'entreprises ou d'établissements nouvellement créés. Dans ce cadre, peuvent simplement être fournis le nombre très approximatif d'inscriptions aux registres des transporteurs qui est de l'ordre de 1.000 à 1.500 par an, ainsi que le nombre d'attestations de capacité délivrées 2.659 en 1975 - 1.939 en 1976.

2.4. Licenciements pour cause économique. (tableau 7)

Le tableau n° 7 fait apparaître le nombre de licenciements pour cause économique intervenus dans le secteur des transports routiers depuis juillet 1975. Il précise d'une part l'effectif total des établissements concernés, d'autre part le pourcentage des licenciements par rapport à cet effectif et par rapport à l'effectif de l'ensemble des entreprises du secteur.

On constate que :

la moyenne mensuelle des licenciements s'établit à 369 pour 1975 et à 342 pour 1976. Il y a donc une amélioration. Par contre, le pourcentage des agents licenciés par rapport à l'effectif des entreprises concernées s'accroît d'une année à l'autre, ce qui peut indiquer des cessations-totales d'activité d'entreprises de plus petites dimensions ou tout simplement un nombre plus important de licenciements par entreprise.

Il peut être intéressant de rapprocher le nombre des licenciements intervenus en 1976 du nombre d'allocations supplémentaires d'attente versées aux chômeurs qui sont portés mensuellement dans le tableau n°11.

Les renseignements fournis apparaissent cohérents.

2.5. Chômage. (Tableaux 8 à 11.)

Cette rubrique qui n'intéresse ni la S.N.C.F. ni la R.A.T.P. est couverte en annexe par quatre tableaux tirés des publications faites par l'U.N.E.D.I.C. et concerne, par conséquent, les chômeurs percevant une allocation de chômage.

Le tableau n° 8 fait apparaître les allocataires en cours à la date du 30 septembre 1975 et les allocataires radiés au cours des douze mois précédent cette date.

Les tableaux n°s 9 et 10 font apparaître mois par mois, le nombre des premiers paiements effectués au cours de l'année 1975 et au cours de l'année 1976, en ce qui concerne les allocations spéciales.

Le tableau n° 11 établi pour la seule année 1976 montre l'évolution du nombre de nouveaux bénéficiaires de l'allocation supplémentaire d'attente qui complète l'allocation spéciale jusqu'à 90 % du salaire de référence pour les demandeurs d'emploi ayant fait l'objet de licenciements collectifs et âgés de moins de 60 ans.

Les documents ainsi fournis doivent être rapprochés du nombre de demandeurs d'emploi qui est évidemment plus élevé que le nombre des chômeurs secourus.

Les statistiques disponibles permettent de connaître l'évolution du nombre des demandeurs d'emploi à partir de la dernière activité exercée. Les chiffres ne sont malheureusement donnés que pour l'ensemble du secteur " transport ".

Le tableau suivant récapitule l'évolution pour 1975 et 1976.

Période	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emploi		
	Transports - 1 -	Toutes activités - 2 -	% : colonne 1/2
Moyenne 1975	18 546	839 715	2,20
4ème trimestre 1975	24 348	1 009 682	2,4
1er - 1976	23 314	938 235	2,5
2ème - 1976	19 254	812 989	2,36
3ème - 1976	20 656	955 352	2,16
4ème - 1976	25 012	1 036 000	2,41

D'après les statistiques relatives à la répartition de l'effectif salarié dans le secteur " transport ", le secteur " transports terrestres " y compris les auxiliaires de transport groupe 301.000 personnes sur 448.000 prises en compte, ce qui représente 67 % du total.

On peut donc considérer qu'en moyenne, et sans tenir compte des variations trimestrielles, le nombre de demandeurs d'emplois des transports terrestres se situe mensuellement à environ 16.000.

Sans s'attacher outre mesure à la valeur absolue des chiffres, on peut indiquer que :

- la courbe des demandeurs d'emploi dans les transports suit la courbe générale,
- une amélioration a été notée au deuxième trimestre 1976 suivie d'une rechute au quatrième trimestre,
- le rapport demandeur d'emploi/actif est meilleur pour le secteur des transports que pour l'ensemble des activités, 7,70 % pour l'ensemble des activités 5,50 % pour le secteur " transports terrestres ". Encore faut-il nuancer ce jugement, car dans la totalité des demandeurs d'emploi sont compris ceux qui n'ont jamais exercé d'emploi et qui, de ce fait, ne sont pas rattachés à un groupe professionnel.

Le tableau relatif au nombre de chômeurs secourus fait apparaître que le pourcentage de chômeurs, par rapport à l'effectif salarié, est plus faible dans les transports routiers que dans le groupe des auxiliaires de transport et de la navigation intérieure. Il est également plus faible que la moyenne des activités confondues.

62 % des demandeurs d'emploi du secteur des transports percevaient en 1975 une allocation de chômage, alors que pour l'ensemble des activités ce pourcentage n'était de l'ordre que de 42 %. La durée moyenne de chômage exprimée en jours marque une tendance identique. Si l'on compare les premiers paiements effectués en 1975 et en 1976, on note une nette amélioration au cours de la dernière année. Par exemple, pour le seul transport routier, le nombre des premiers paiements mensuels était en moyenne en 1975 de 1.008 ; il n'était plus en 1976 que de 796.

Remarquons encore que le nombre de bénéficiaires de l'allocation supplémentaire d'attente représente 25,5 % des chômeurs bénéficiaires de l'allocation spéciale pour le secteur des transports routiers ; 19 % pour celui de la navigation intérieure et 27 % pour celui des auxiliaires de transport.

3. La formation professionnelle.

Les développements qui suivent seront consacrés d'une part, à la formation à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. qui assurent essentiellement une formation dans le cadre de l'entreprise, d'autre part au transport routier où il existe, en dehors de l'action ponctuelle que mènent évidemment certaines entreprises, deux associations professionnelles dont l'une, " l'Association pour le développement de la Formation Professionnelle dans les transports", assure la majorité des formations et l'autre " Promotrans " joue un rôle **complémentaire**.

Quelques informations seront en outre données en ce qui concerne la formation dans la navigation fluviale.

3.1. La S.N.C.F.

3.1.1. Formation des jeunes -

1°) Les apprentis (liés à la S.N.C.F. par contrat d'apprentissage)

- La S.N.C.F. forme environ 750 apprentis par an dans 24 centres d'apprentissage Cette formation dispensée en 2 ans, prépare essentiellement à des emplois de techniciens et débouche sur un C.A.P. permettant d'entrer à la S.N.C.F. au niveau 2 (exécution). Le pourcentage de réussite au C.A.P. est de 90 à 95 %.

- Au-delà, les meilleurs d'entre eux (environ 70) suivent sur 2 ou 3 ans de promotion professionnelle de 2ème degré qui leur donnent une formation équivalente au baccalauréat, B.T.S. ou D.U.T., et leur permettent d'accéder " au niveau maîtrise ".
- Après une dernière sélection, 15 environ de ces derniers arrivent en 2 ans de plus au niveau Ingénieur et accèdent au " niveau cadre ".

2°) Les élèves, recrutés directement dans le cadre permanent, reçoivent une formation en 2 ans tout en étant en poste dans les gares (vendeurs de billets, contrôleurs de trains etc...). Ils entrent, en 1ère année au 1er niveau de l'exécution, en 2ème année au 2ème niveau de l'exécution.

- nombre d'élèves :

1975 : 250 dont 45 jeunes filles
1976 : 300 dont 90 jeunes filles.

3°) Les attachés, jeunes recrutés sur titres, sont classés en sept groupes sur des niveaux hiérarchiques différents correspondant à leur niveau scolaire ou universitaire. Ils reçoivent une formation adaptée à leur futur emploi et qui a essentiellement pour but de leur permettre :

- . d'acquérir les connaissances techniques et professionnelles nécessaires à l'exercice de leurs fonctions,
- . de se préparer progressivement à assumer des responsabilités.

La S.N.C.F. recrute environ 2.000 attachés par an.

4°) Les embauchés sans qualification sont recrutés dans un emploi de début, après avoir satisfait à un examen d'admission comportant des épreuves simples. Dès leur embauchage, ils reçoivent des informations générales au cours de l'accueil. Ensuite, ils suivent une formation d'adaptation qui leur donne les connaissances utiles dans leur nouvel emploi. Puis en cours de carrière ils bénéficient de formations d'entretien et de perfectionnement de leur connaissances. Par le biais de la promotion professionnelle et de la promotion sociale ils peuvent acquérir une qualification professionnelle et un niveau hiérarchique plus élevés.

3.1.2. Formation continue.

1°) Nombre de stagiaires, d'heures de stage et de congés de formation par catégories d'emploi.

Catégories	Nombre d'heures de stage			Nombre de congés de formation accordés		
	1973	1974	1975	1973	1974	1975
Cadres	560.807	373.222	404.353	1		5
Agents de maîtrise	3.441.385	2.662.775	2.253.063	28		34
Agents d'exécution	7.275.204	8.351.933	8.236.030	45		52
	11.277.396	11.387.930	10.893.446	74		91

2°) Importance de la formation en fonction de l'effectif.

	1973	1974	1975
Effectifs S.N.C.F.....	283.702	286.541	277.121
Nombre d'heures de stagiaires.....	11.277.396	11.387.930	10.893.446
Equivalence en agents/année.....	6.336.	6.470.	6.304.
Rapport en %	2,23 %	2,25 %	2,27 %
<u>Effectif en formation</u>			
<u>Effectif total</u>			

3°) Nombre de stagiaires par type de stage.

Type de stage (1)	1973	1974	1975
- Prévention.....	1.651	1.885	2.315
- Adaptation dont hors entreprise.....	53.069 (66)	64.464	55.678
- Promotion dont hors entreprise.....	10.689 (40)	15.373 (37)	16.569 (55)
- Perfectionnement des connaissances dont hors entreprise....	113.223 (2.878)	118.697 (2.936)	118.688 (2.379)

(1) Les stages de prévention ont pour objet de réduire les risques d'inadaptation des qualifications à l'évolution des techniques et de structures des entreprises, en préparant les travailleurs menacés de licenciement à une mutation d'activité.

Les stages d'adaptation ont pour objet de faciliter l'accès à un premier emploi, ou à un nouvel emploi, notamment pour les jeunes pourvus d'un diplôme professionnel.

Les stages de promotion permettent d'acquérir une qualification plus élevée

4°) Coût de la formation.

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1973	1974	1975
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise)	89.176.471	114.120.982	135.159.122
<u>Rémunérations</u> versées aux stagiaires par l'entreprise)	197.259.715	277.878.439	321.068.165
<u>Autres dépenses</u>	10.326.984	12.813.430	9.871.768
Total.....	296.736.170	404.812.851	466.099.055

5°) Part de la masse salariale consacrée à la Formation Professionnelle.

1972	1973	1974	1975 (1)	1976
4,1 %	4,1 %	4,7 %	4,7 %	4,3 % (prévisions)

1) En 1975, la part de l'E.D.F. était de 4,3 %, celle d'Air France de 8,3 % (y compris les navigants), celle des charbonnages de France de 4,4 %.

3.2. R.A.T.P.

3.2.1. Formation des jeunes.

L'Ecole technique de la R.A.T.P. recrute chaque année par concours 90 élèves du niveau de fin de la 3ème, dans 2 sections :

- la section mécaniciens d'entretien (38 élèves)
- la section électromécaniciens (les 52 meilleurs élèves).

1°) La 1ère section conduit en 3 ans au C.A.P. de mécaniciens d'entretien.

2°) La 2ème section conduit :

- pour la moitié des élèves au C.A.P. d'électromécaniciens, en 3 ans,
- pour l'autre moitié (les 26 meilleurs) au C.A.P. d'électromécaniciens, en 2 ans, et au C.A.P. d'électronicien avec une année supplémentaire (ces élèves possèdent les 2 C.A.P. au bout de 3 ans).
- La réussite aux C.A.P. est de 100 %. Les 2/3 des élèves de l'Ecole Technique sont des fils d'agents.

Sur les 2.500 élèves sortis de l'Ecole :

- 57 % sont actuellement dans la catégorie " agents d'exécution "
- 28 % sont actuellement dans la catégorie " agents de maîtrise "
- 15 % sont actuellement dans la catégorie " cadres ".

3.2.2. Formation continue.

1°) Nombre d'heures de stage et de congés de formation par catégories d'emploi.

	Nombre d'heures de stage			Nombre de congés de formation accordés.		
	1973	1974	1975	1973	1974	1975
<u>Catégories</u>						
<u>d'Emploi :</u>						
Cadres	26.917	47.674	46.195			21
Agents de maîtrise	105.651	155.872	159.058			307
Agents d'exécution	803.246	898.546	772.294			310
Total	945.814	1.102.092	977.547			638

2°) Importance de la formation en fonction de l'effectif.

	1973	1974	1975
Effectifs R.A.T.P.	36.579	36.623	36.759
Nombre d'heures de stagiaires	945.814	1.102.092	977.547
Equivalence en agents/année	521	607	539
Rapport en % <u>en formation</u> effectifs	1,42	1,66	1,47

3°) Nombre de stagiaires par type de stage.

Types de stage	1973	1974	1975
- Prévention	1	24	42
- Adaptation (dont hors entreprise)	6.646 (3)	3.533 (64)	3.092 (42)
- Promotion (dont hors entreprise)	7.627 (7)	3.539	1.848 (103)
- Perfectionnement des connaissances (dont hors entreprise)	13.244 (632)	15.997 (660)	10.320 1.168

4°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties		
	1973	1974	1975
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise)	13.957.062	18.407.130	22.781.186
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	19.536.975	26.348.148	27.342.371
<u>Autres dépenses</u>	479.844	523.770	1.386.101
Total	33.953.881	45.279.048	51.509.658

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle					
1972	1973	1974	1975	1976	
2,99 %	2,94 %	3,39 %	3,29 %	-	

3.3. Transports routiers (Tableau 12)

1. Les premières mesures propres au transport routier remontent à moins de 20 ans.

Le financement de la formation professionnelle est assuré par :

- le produit de la taxe d'apprentissage (0,5 % des salaires),
- le produit de la taxe de formation professionnelle (1 % des salaires payés par les entreprises employant au moins 10 salariés),
- et le produit d'une taxe parafiscale instituée par un décret du 20 mars 1963.

Cette dernière taxe permet, pour sa part, le financement de certaines actions qui ne peut être complètement assuré par les autres ressources notamment :

- la formation des conducteurs routiers adultes ;
- le perfectionnement des chefs de petites et moyennes entreprises ;
- les investissements pédagogiques et immobiliers (établissement des programmes, formation de formateurs, locaux d'instruction, d'hébergement et de restauration).

Elle revêt la forme d'une taxe additionnelle au droit de timbre perçue en application de l'article 968 du Code Général des Impôts lors de l'établissement des cartes grises de véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, des tracteurs routiers et des véhicules de transport en commun de voyageurs.

2. Action menée dans le cadre de l'A.F.T. et de promotrans (tableau 12)

Le tableau n° 12 retrace les types de formation assurée ainsi que l'importance quantitative de cette formation. Celle-ci porte tout à la fois sur la formation des jeunes, sur celle des adultes et sur le perfectionnement des travailleurs déjà engagés dans la profession. Il n'est pas tenu compte des actions propres qui sont menées directement par les entreprises et dont il n'est pas possible de chiffrer l'importance.

La formation des jeunes est conçue soit dans le cadre de l'apprentissage (conducteurs routiers, C.A.P. de déménageurs professionnels, de réparateurs automobiles, d'agents polyvalents du transport), soit dans le cadre de préparation scolaire du niveau C.A.P., B.E.P., brevet professionnel du transport, ou D.U.T. transport et logistique, ce dernier enseignement étant réservé aux cadres.

La formation des adultes concerne d'une part, la préparation au permis de conducteur routier qui est assurée soit par des sections de la F.P.A., soit des sections directement gérées par l'A.F.T., soit encore dans des sections de l'Armée.

Une action particulière est menée en vue de permettre aux professionnels de se présenter à l'attestation de capacité qui est devenue aujourd'hui le titre normal exigé pour l'accession à la profession de transporteur routier.

Dans le cadre de la formation professionnelle continue, l'A.F.T. a conclu avec plus de 3.000 entreprises des conventions de formation. Le nombre de journées consacrées à ces sessions apparaît dans la deuxième partie du tableau n° 12. A noter l'apparition, depuis 1975, des sessions pour l'enseignement du permis C.1. exigé pour la conduite des véhicules les plus lourds.

A signaler également dans le cadre des actions menées en vue de réduire les dépenses d'énergie, des stages dits de "conduite économique". Depuis deux ans, les sept centres A.F.T. ont organisé 218 stages initiant 1.620 conducteurs à la conduite économique. Ces stages apparaissent extrêmement bénéfiques. Il est apparu en effet qu'une conduite rationnelle peut permettre de faire des économies pouvant aller jusqu'à 20 % en ce qui concerne la consommation du gas oil, 20 % pour l'usure des pneus et 33 % pour l'usure des freins.

3.4. Navigation fluviale.

3.4.1. Formation des jeunes : Apprentissage.

L'Association Nationale pour la Formation et la Promotion Professionnelle dans la Batellerie (A.N.F.P.P.B.) gère un Centre de Formation d'Apprentis au Tremblay-sur-Mauldre.

Le Centre a un effectif de 60 apprentis formés sur 2 ans (30 par année) et prépare au C.A.P. de matelot de la navigation intérieure.

- en 1975 et 76, 20 apprentis ont obtenu le C.A.P.

3.4.2. Formation continue.

Elle est dispensée par l'Institut pour le développement de la formation continue dans la navigation fluviale (FLUVIA).

Le nombre de stagiaires est de 150 par an, uniquement navigants, de la catégorie " agents d'exécution ".

Les stages (perfectionnement et promotion) durent de 3 à 15 jours.

Coût :

- Dépenses effectives (F.L.U.V.I.A.).....	400.000 F.
- Salaires versés aux stagiaires par les entreprises.....	250.000 F.
	Total.... 650.000 F.

Part consacrée à la Formation Professionnelle : 1 %

4. Conditions de travail.

4.1. Durée du travail. (Tableau 13)

Le tableau n° 13 et le graphique n° 13 bis expriment l'évolution, depuis le 1er janvier 1974, de la durée moyenne hebdomadaire du travail dans les " transports terrestres et auxiliaires " telle que permet de la saisir l'enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre du Ministère du Travail.

On ne peut que constater que la durée moyenne hebdomadaire du travail des " ouvriers " des transports terrestres particulièrement, bien que légèrement décroissante continue à dépasser très notablement la durée moyenne nationale.

Or ce constat pêche par défaut en ce qui concerne les transports routiers de marchandises, et plus particulièrement la durée du travail des conducteurs routiers. En effet :

- sont visés sous la rubrique " transports terrestres et auxiliaires " tous les transports par route, y compris les transports urbains et les services réguliers de voyageurs (où la durée de travail est en général voisine de 40 h.);
- sont visés sous la rubrique " ouvriers " non seulement les personnels roulants mais des personnels sédentaires (manutentionnaires etc...) dont la durée de travail est plus proche de celle des employés " que celle des " roulants " ;
- en outre, cette durée de travail est, pour les personnels roulants **souvent nettement inférieure à la durée de présence au travail, compte tenu des " temps à disposition " et " équivalences ".**

Enfin, l'enquête du Ministère du Travail, si elle saisit la totalité des établissements de plus de 50 salariés, n'appréhende qu'1/3 des établissements de 10 à 49 salariés, et ne porte sur aucun établissement de dimension plus petite où la durée de travail est cependant probablement la plus longue (cf. statistique du travail - supplément 34-76).

Le tableau n° 14, d'autre part, qui figure dans chaque enquête trimestrielle, du Ministère du Travail, exprime la répartition en pourcentage, pour chaque groupe d'activité, du personnel " ouvriers " selon la durée du travail.

La lecture de ce tableau - dans lequel ont été introduits à titre de référence les mêmes renseignements concernant le bâtiment où traditionnellement les durées de travail sont aussi particulièrement longues - fait apparaître qu'au 1er janvier 1976, près de 57 % des ouvriers des transports terrestres effectuaient une durée de travail de 48 h. ou plus (26,2 % dans le bâtiment, 9,5 % étant la moyenne nationale), étant précisé que parmi eux, 27,8 % travaillaient 50 h. et plus (3 % seulement dans le bâtiment, 2,3 % étant la moyenne nationale).

4.2. Contrôle des conditions de travail.

Ce contrôle relève de la puissance publique. Il est principalement assuré par le corps de l'Inspection du Travail (Transports) et pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos des conducteurs routiers, indépendamment des services de police, par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs des transports, et enfin en matière de navigation intérieure, par les ingénieurs en chef de la navigation agissant sous l'autorité du Ministre du Travail.

Compte tenu de la diversité des situations, selon les secteurs, le contrôle s'exerce dans des conditions fort différentes dans chacun d'eux.

Il en est ainsi en raison :

- de la différence de structures des entreprises,
- de l'existence d'une réglementation beaucoup plus précise et détaillée à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P. que dans les autres entreprises,
- de l'appartenance de certaines d'entre elles seulement au secteur public ou semi-public,
- du rôle inégal des organisations syndicales de salariés.

A la S.N.C.F., à la R.A.T.P., dans les transports urbains, les V.F.I.L., la restauration ferroviaire et les places couchées, existe un contrôle a priori : les roulements sont systématiquement communiqués préalablement à leur mise en oeuvre à l'Inspection du Travail (Transports). En outre, à la S.N.C.F. et en matière de restauration ferroviaire et de place couchées, des comités de travail auxquels participe un Directeur du Travail, appelé éventuellement à prononcer des arbitrages, se réunissent périodiquement pour examiner les dérogations survenues dans l'emploi du personnel et y porter remède.

Le même dispositif ne se retrouve pas dans les transports routiers et la navigation intérieure.

Dans le premier de ces secteurs, une action particulière a été engagée en 1976 en vue de parvenir progressivement à une meilleure application de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos dans les transports routiers.

Cette action a été rendue possible par l'habilitation de nouveaux corps de contrôle, en particulier les inspecteurs des transports et les contrôleurs des transports terrestres, à constater et à poursuivre les infractions à cette réglementation. Elle devrait à l'avenir pouvoir être amplifiée et devenir plus sélective et efficace grâce au renforcement des effectifs de ces agents et également par l'utilisation à court terme d'un appareil de lecture automatique des disques.

Il semble intéressant, pour mesurer l'impact réel de cette action, de disposer d'un certain nombre de données de base.

Ces données sont regroupées sous 2 rubriques : niveau de contrôle - les infractions constatées, les résultats obtenus.

a) niveau de contrôle -

Le nombre de journées transport est considérable 150.000 conducteurs routiers roulant chacun 240 à 250 jours par an accomplissant 36 ou 37.500.000 journées transports ; le seul transport marchandises en zone longue représentant environ le quart de ce total.

1974 ayant été considéré comme une année d'adaptation des entreprises à la réglementation communautaire du 25 mars 1969, le contrôle n'est effectivement entré dans une phase plus active qu'à partir de 1975, du fait notamment de l'intervention récente des contrôleurs des transports terrestres, et de celle plus soutenue des différents services de la police de la route.

Il n'est pas possible de disposer actuellement de statistiques complètes et définitives sur les opérations de contrôle effectuées en 1976 et leur suivi.

Pour cette raison, il a été procédé par voie d'estimation globale à partir des actions conduites par les Inspecteurs du Travail (Transports) et les contrôleurs des transports terrestres. Selon les renseignements actuellement fournis :

- les contrôles sur route ont porté en 1976 sur 55 à 60.000 équipages, dont 10 % environ d'équipages travaillant pour le compte d'entreprises étrangères. Ces chiffres englobent les conducteurs des entreprises assurant leurs propres transports,
- les contrôles en entreprises en 1976 ont eu lieu dans 2.000 ou 2.500 entreprises, essentiellement par voie de prélèvements de disques aux fins d'analyse et ont concerné 12 à 15.000 équipages. Ces contrôles ont porté exclusivement sur les entreprises de transports pour compte d'autrui.

b) infractions constatées et résultats obtenus.

	4ème trimestre 1975	1er semestre 1976
Conduite continue au-delà de 5 h.....	13,3 %	11 %
Conduite journalière au-delà de 10 h.....	23,2 %	20,1 %
Conduite hebdomadaire au-delà de 48 h.....	16,9 %	14,1 %
Conduite par quatorzaine au-delà de 92 h....	17,8 %	15 %
Repos de moins de 8 h.....	-	20,7 %

4.3. Accidents du travail. (tableaux 15 et 16).

Les données statistiques annexées qui figurent dans les tableaux n^{os} 15 et 16 montrent que le nombre d'accidents est beaucoup plus nombreux dans le secteur des transports routiers qu'à la S.N.C.F. ou à la R.A.T.P. Ils montrent également un nombre d'accidents supérieur dans le secteur des transports de marchandises que dans celui des voyageurs.

On remarque également que dans l'ensemble " transports et manutention " les accidents sont plus nombreux dans le seul secteur " transport " ; par contre, si l'on compare le secteur " transport " à celui des " bâtiments et des travaux publics ", le pourcentage des accidents avec arrêt et des accidents graves est plus réduit, mais la proportion d'accidents mortels est plus importante.

Il serait évidemment intéressant de savoir dans quelle mesure les accidents de conduite sont responsables de cette situation. On ne peut cependant, en la matière, qu'être très prudent étant donné la faiblesse en valeur absolue des chiffres considérés.

L'Inspection du travail des transports a procédé à une enquête sur les accidents du travail dont ont été victimes en 1975 les personnels de conduite des entreprises de transport routier. Selon cette enquête, effectuée à partir des déclarations d'accidents du travail, il y aurait eu en 1975 : 69 accidents mortels dont 57 survenus pendant la conduite et 12 hors de la conduite.

Si l'on rapproche avec prudence ce chiffre (69) du nombre d'accidents mortels relevés dans les statistiques de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie (159), on peut dire que 44,23 % des morts du secteur sont des conducteurs alors que, globalement, les roulants constituent 56 % du nombre des salariés. (Transports routiers et auxiliaires de transports).

A noter également dans le tableau n^o 16 l'importance des accidents dans les transports fluviaux, surtout au niveau des accidents graves et mortels. Il est vrai que l'effectif salarié étant relativement réduit, les pourcentages ont une signification moins rigoureuse.

4.4. Comités d'hygiène et de sécurité. (tableau n^o 17).

Le tableau n^o 17 fait apparaître, en ce qui concerne les Comités d'hygiène et de sécurité, la situation au 31 décembre 1976 pour l'ensemble des établissements (sauf S.N.C.F.) relevant du contrôle de l'Inspection du Travail.

Ce tableau a été établi sur la base d'un seuil d'assujettissement pour les établissements de plus de 300 salariés.

En effet, aux termes de l'article R. 231 du Code du Travail, les entreprises de transport de moins de 300 salariés n'ont pas l'obligation de créer un Comité d'hygiène et de sécurité, dans la mesure où elles ne sont pas considérées comme des établissements industriels. Il faut noter cependant que la création d'un Comité peut être imposée dans les entreprises ou établissements occupant des effectifs inférieurs lorsque cette mesure est nécessaire, notamment en raison de la nature des travaux, de l'agencement ou de l'équipement des locaux.

Il faut en outre préciser qu'en l'absence de CHS, ce sont les délégués du personnel qui, conformément à l'article 420-5 - 2ème alinéa du Code du Travail, ont pour mission de veiller à l'application des prescriptions législatives et réglementaires concernant la sécurité du travail. A noter, à cet égard, qu'en 1975, les établissements assujettis à la loi sur les délégués du personnel, c'est-à-dire occupant habituellement plus de 10 salariés, étaient au nombre de 5.955 et que l'institution était en place dans 2.050 d'entre eux.

4.5. Délégués du personnel - Comité d'entreprise - Sections Syndicales.

Le tableau ci-après mentionne le nombre de délégués du personnel et de Comités d'entreprise dans le secteur des transports routiers.

En ce qui concerne les éléments fournis pour le nombre d'entreprises ayant des délégués, il s'agit de renseignements connus des inspecteurs du travail à partir d'une part, de leur fichier mis à jour au fur et à mesure de leurs visites aux établissements, d'autre part, des procès-verbaux de scrutin qu'un certain nombre d'employeurs adressent à l'Inspection du travail bien qu'ils n'y soient pas tenus par la loi. Il en est de même des procès-verbaux de carence.

En ce qui concerne les Comités d'entreprise, on constate que les entreprises ou les établissements ayant satisfait à leur obligation de constituer ou de renouveler le Comité d'entreprise a été de :

- en 1974, au nombre de 1.027, soit 92,02 % des entreprises et établissements assujettis,
- en 1975, au nombre de 1.026, soit 90,95 % des entreprises et établissements assujettis.

A noter que pour l'ensemble des branches d'activité dont le contrôle relève du Ministère du Travail, le taux d'implantation des comités était, au 16 octobre 1975, de 72,60 %.

Finalement, on peut affirmer que la situation dans le secteur des transports est sensiblement meilleure que celle, considérée globalement, de l'ensemble des autres branches d'activité.

Il faut par contre relever que plus de la moitié des entreprises assujetties n'ont pas de délégués du personnel.

	1974	1975
a) Délégués du personnel		
- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis.....	5 711	5 955
- Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués.....	1 822	2 050
- Nombre de procès-verbaux de carence.....	426	488
b) Comités d'entreprise		
- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1 116	1 128
- Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	869	916
- Nombre de procès-verbaux de carence.....	158	110

Les tableaux n^{os} 18 à 21 annexés au présent rapport donnent des renseignements sur les résultats obtenus par les organisations syndicales à l'occasion des élections aux Comités d'entreprises dans les différents secteurs des transports.

On trouvera également annexés au présent rapport les tableaux n^{os} 22, 23 et 24 qui établissent à la date du 31 mai 1976 et pour l'ensemble du secteur transport couvert par l'Inspection du travail à l'exception de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. :

- . le nombre d'entreprises par tranche d'effectifs ayant une ou plusieurs sections syndicales,
- . le nombre de sections par tendance syndicale,
- . le nombre de délégués par tendance syndicale.

Enfin, le tableau n^o 25 fait ressortir le nombre de journées perdues par faits de grève dans les différentes branches du transport.

5. Rémunération.

Les données dont on dispose sont trop fragmentaires et trop hétérogènes pour permettre d'utiles comparaisons.

En effet, si pour certaines entreprises comme la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ou la C.I.W.L.T., il s'agit de salaires réels - encore que les majorations ne soient pas uniformes selon les catégories - pour les autres entreprises, les salaires effectifs sont moins bien connus et les salaires conventionnels expriment des minimums qui dans un certain nombre de cas ou de régions, sont assez sensiblement différents.

Dans l'impossibilité pratique de consacrer à ce sujet des développements importants et à l'inverse, de le passer entièrement sous silence, une recherche a été tentée en vue de déterminer une évolution moyenne des rémunérations depuis le 1er janvier 1974, à partir d'un indice fictif exprimant le niveau des salaires conventionnels à cette date. Les résultats obtenus sont mentionnés dans le tableau ci-après qui ne comprend donc aucune donnée sur l'évolution à la S.N.C.F. et à la R.A.T.P.

	1/1 1974	(1)	1/1 1975	(2)	1/1 1976	(1)	(2)	1/1 1977	(1)	(2)
Navigation intérieure	100	14,83	114,83	8,35	124,42	11,18	138,33			
Transports routiers : marchandises	100	15	115	14	131,1	10,9	145,4			
voyageurs	100	16,6	116,6	14	132,9	10,9	147,4			
Transports urbains	100	20,45	120,45	15,77	139,4	13,05	157,63			
Ordures ménagères	100	21,6	121,6	14,8	139,6	13,1	157,9			
Téléphériques	100	18,85	118,85	18,18	140,45	12,2	157,6			
Ensemble des activités (salaires horaires)	100	20,2	120,2	14,8	138,1	15,1	159			
Indice des prix de détail (INSEE)	100	15,2	115,2	9,6	126,3	9,9	137,9			

(1) - Total des majorations intervenues dans le courant de l'année précédente.

(2) - Majorations cumulées - base 1.1.1974

6. Régimes de retraite.

6.1. La main-d'oeuvre employée dans les différentes entreprises de transport n'est pas soumise, du point de vue des retraites, à un régime unique.

1) Les agents du cadre permanent de la S.N.C.F. sont affiliés à un régime particulier qui leur est propre et qui est issu de la loi du 21 juillet 1909.

De même le personnel de la R.A.T.P. relève d'un régime spécifique, issu de l'ancien statut du personnel du METRO refondu dans les conditions fixées par la loi n° 48-506 du 21 mars 1948.

Ces deux régimes en raison de leur origine et de leur caractère réglementaires sont exclusivement modifiables par cette voie. Ils comportent, par rapport au régime général un certain nombre d'avantages dont le principal est constitué par l'anticipation d'âge de départ à la retraite.

2) Les salariés des entreprises de transports urbains, suburbains des voies ferrées d'intérêt local sont dans une situation différente selon la date de leur recrutement :

- salariés recrutés avant le 1er octobre 1954 : régime particulier institué par la loi du 22 juillet 1922 modifiée et géré par la Caisse Autonome Mutuelle de Retraites. Ce régime a été mis en extinction par le décret-loi du 14 septembre 1954 et il compte moins de 4.000 cotisants alors que sont servies plus de 35.000 pensions directes ou de reversion;

- salariés recrutés après le 1er octobre 1954 : régime général de la sécurité sociale et régime complémentaire institué par le décret n° 55-1297 du 3 octobre 1955 et géré par la C.A.R.C.E.P.T. Le même décret (titre II) a créé au profit du personnel de conduite de ces entreprises (et des entreprises de transports routiers de marchandises et de voyageurs) un avantage particulier : la possibilité d'octroi, sous certaines conditions, d'une prestation de retraite anticipée, à la charge de l'Etat et permettant aux bénéficiaires d'obtenir dès 60 ans une pension égale, en ce qui concerne son montant, à celle à laquelle ils pourraient normalement prétendre à l'âge de 65 ans.

3) Les catégories de personnel autres que celles visées ci-dessus, autrement dit les salariés, celles qui exercent leur activité dans les entreprises de transports routiers ou auxiliaires de transports terrestres, de navigation intérieure ou de remontées mécaniques ou de restauration ferroviaire, sont affiliées au régime général de la sécurité sociale.

4) Les artisans relèvent de régimes distincts groupés au sein d'un organisme de coordination et compensation dénommé ORGANIC qui réunit toutes les caisses gérant les différents régimes des travailleurs indépendants du commerce et de l'industrie. Ces caisses administrent leur régime de façon autonome avec un conseil d'administration composé de représentants de la profession sous la tutelle générale du Ministère du Travail.

6.2. Dans un domaine aussi vaste, complexe et diversifié que celui des retraites, le présent rapport ne peut pas tendre à l'exhaustivité. Les seules données statistiques fournies seront limitées aux bénéficiaires des régimes spéciaux et porteront sur le nombre de ces derniers et les montants moyens et minimaux des pensions servies.

- Nombre de bénéficiaires -

	1.1.1974	1.1.1975	1.1.1976
S.N.C.F. (pensions directes	260 000	257 400	256 556
" ayants droit	162 000	162 200	161 704
R.A.T.P. (pensions directes	25 118	24 636	24 121
" ayants droit	13 566	13 758	13 685
C.A.M.R. (pensions directes	21 271	23 623	22 908
" de réversion	17 900	12 423	12 304
ARCEPT (pensions directes	37 089	39 890	44 087
titre I (" de réversion	13 242	14 912	16 397
titre II (pensions directes	} 1 053	} 1 103	1 104
" de réversion			60

- Montant des pensions en 1976 -

	S.N.C.F.	R.A.T.P.	C.A.M.R.
Montant moyen	22.000	22.000	14.500
Minimum garanti	18.540	19.063	12.414

En ce qui concerne le montant moyen des retraites complémentaires servies par la C.A.R.C.E.P.T., il s'élevait pour 1976 à 3.592 F.

Le nombre de pensions pour lesquelles joue effectivement la règle du minimum a été en 1976 de 98.500 à la S.N.C.F. (50.000 pensions directes - 48.500 pensions de réversion) et de 9.300 à la R.A.T.P. (5.900 pensions directes - 3.400 pensions de réversion).

Le montant moyen de la prestation de retraite anticipée (cf. ci-dessus 2)) est de 5.091 F.

6.3. La seule modification de fond importante intervenue en 1976 au titre du régime de retraites du personnel des entreprises de transport se situe dans l'application dans ce secteur, ainsi que cela a déjà été noté au début du présent rapport, des nouvelles dispositions législatives relatives à la retraite, au taux plein, dès l'âge de 60 ans, au profit de certaines catégories de travailleurs manuels. Le décret n° 76-404 du 10 mai 1976 dispose que sont considérés comme effectuant des travaux en semi-continu le personnel de conduite des véhicules de transport terrestre de fort tonnage et le personnel navigant de la batellerie effectuant régulièrement et par roulement une partie de leur travail de nuit.

L'intervention de cette disposition est trop récente pour qu'il soit possible d'en dégager d'ores et déjà la portée pratique.

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

TABLEAUX ANNEXES AU RAPPORT C.S.T.T. 19

Tableau n°	1	- Effectifs - Transports routiers
Tableau n°	2	- Effectifs - Auxiliaires de transports terrestres
Tableau n°	3	- Effectifs - S.N.C.F.
Tableau n°	4	- Effectifs R.A.T.P.
Tableau n°	5	- Effectifs - Navigation fluviale
Tableau n°	6	- Défaillances d'entreprises (transports terrestres)
Tableau n°	7	- Licenciements pour cause économique (transports routiers)
Tableau n°	8	- Nombre de chômeurs allocataires
Tableau n°	9	- Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1975
Tableau n°	10	- Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1976
Tableau n°	11	- Allocations supplémentaires d'attente de chômage
Tableau n°	12	- Formation professionnelle dans les transports routiers
Tableau n°	13	- Durée hebdomadaire du travail dans les transports routiers
Graphique n°	13bis-	Durée hebdomadaire du travail dans les transports routiers
Tableau n°	14	- Répartition en pourcentage dans chaque groupe d'activité du personnel "ouvriers" selon la durée du travail
Tableau n°	15	- Accidents du travail transports routiers
Tableau n°	16	- Accidents du travail S.N.C.F. - R.A.T.P.
Tableau n°	17	- Comités d'hygiène et de sécurité dans les transports
Tableau n°	18	- Elections aux Comités d'entreprise transports routiers
Tableau n°	19	- Elections aux Comités d'entreprise transports urbains
Tableau n°	20	- Elections aux Comités d'entreprise voies ferrées d'intérêt local
Tableau n°	21	- Elections aux Comités d'entreprise R.A.T.P.-S.N.C.F.
Tableau n°	22	- Nombre de sections syndicales d'entreprises
Tableau n°	23	- Nombre de sections par tendance syndicale
Tableau n°	24	- Nombre de délégués par tendance syndicale
Tableau n°	25	- Nombre de journées perdues par faits de grève.

- Transports routiers - Effectifs - (Sources S.A.E.I.) - France métropolitaine
(non compris auxiliaires de transport)

Catégories d'entreprises	Type de transports	Nombre d'entreprises				Effectifs											
		1973		1974		Ensemble - salariés + non salariés				Salariés				Salariés roulants			
		nombre	répartition en %	nombre	répartition en %	1973		1974		1973		1974		1973		1974	
						nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Toutes entreprises	Total marchandises voyageurs	27.232 24.547 2.685		26.251 23.722 2.529		239.360 182.245 57.115		239.030 179.998 59.032		214.991 160.262 54.729		215.592 158.797 56.795		141.821 105.040 36.781		141.116 102.362 38.751	
Entreprises sans salariés	marchandises voyageurs	9.451 653	44,8 32,5 (1)	8.887 550	43,7 31,0 (1)	9.909 746	16,7 10,2 (1)	9.300 637	16,6 9,8 (1)								
Entreprises de moins de 10 salariés (y compris celles sans salariés)	marchandises voyageurs	21.113 2.007	86,0 74,7 (2)	20.329 1.772	85,7 70,06 (2)	59.164 7.342	32,4 12,9 (2)	55.999 6.467	31,1 11,0 (2)	38.519 5.171	24,0 9,5 (2)	36.207 4.555	22,8 8,0 (2)	32.519 4.566	31,0 12,4	30.462 4.095	29,8 10,6
Entreprises de 10 à 50 salariés	marchandises voyageurs	3.003 524	12,2 19,5 (1)	2.977 585	12,5 25,1 (1)	61.933 12.407	34 20,7 (2)	63.137 12.772	35,1 21,6 (2)	60.728 11.598	37,9 21,1 (2)	61.701 12.437	38,9 22 (2)	40.932 8.502	38,9 23,9	41.520 9.777	40 25,2
Entreprises de plus de 50 salariés	marchandises voyageurs : dont urbains interurbains	431 154 59 95	1,8 (2) 5,7 (2) 20,2 (3) 4,0 (4)	416 172 46 126	1,8 (2) 6,8 (2) 53,5 (3) 5,1 (4)	61.148 37.966 21.158 16.808	33,5 (2) 66,4 (2) 89,2 (3) 50,3 (4)	60.862 39.793 18.049 21.744	33,8 67,4 95,3 54,2	61.015 37.960 21.158 16.808	38,1 69,4 89,2 50,3	60.829 39.723 18.049 21.744	38,3 70,0 95,3 54,2	31.589 23.413 12.969 10.444	30,1 63,7 87,6 47,5	30.400 24.665 11.159 13.705	29,7 64,2 94,1 51,0
Entreprises de plus de 100 salariés	marchandises voyageurs	69 51	0,3 1,9 (2)	70 56	0,3 2,2 (2)	28.671 27.643	15,7 48,4 (2)	29.828 28.885	16,6 48,9 (2)	28.669 27.643	17,9 50,5 (2)	29.828 28.885	18,8 50,9	13.301 15.842	12,7 45,8	13.322 17.725	13,0 45,9

- (1) Pourcentage des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de moins de 10 salariés pour chaque type de transport.
- (2) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de chaque type de transport.
- (3) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de transports urbains.
- (4) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de transports interurbains.
- (5) Pourcentage de l'ensemble des roulants des entreprises de chaque type de transport.
- (6) dont 13.967 dans les transports urbains et 12.018 dans les transports interurbains.

- Auxiliaires de transports terrestres (effectifs) -
(source S.A.E.I.)

Catégories d'entreprises	Nombre d'entreprises		EFFECTIFS						
			Ensemble (salariés et non salariés)		Salariés dont roulants				
<u>1974</u>									
Entreprises de moins de 10 salariés	328	39,2 %	1.406	2,1 %	1.291	2 %	156	1,5 %	
Entreprises de 10 à 50 salariés	310	37,1 %	7.801	12 %	7.742	11,9 %	1.503	14,6 %	
Entreprises de plus de 50 salariés (dont entreprises de plus de 200 salariés)	198 (55)	23,7 % (6,6 %)	56.299 (42.796)	85,9 % (65,3 %)	56.294 (42.796)	86,1 % (65,5 %)	8.603 (5.781)	83,8 % (56,3%)	
Total général	836		65.506		65.327		10.262		
<u>1973</u>									
Entreprises de moins de 10 salariés	466	46,9 %	1.742	2,7 %	1.552	2,4 %	149	1,5 %	
Entreprises de 10 à 50 salariés	337	33,9 %	8.409	13 %	8.340	13 %	1.553	15,4 %	
Entreprises de plus de 50 salariés (dont entreprises de plus de 200 salariés)	190 (53)	19,2 % (5,3 %)	54.329 (40.582)	84,3 % (62,9 %)	54.326 (40.582)	84,6 % (63,2 %)	6.359 (5.242)	83,1 % (52,1 %)	
Total général	993		64.480		64.218		10.061		

- Evolution de l'emploi - S.N.C.F.
(source : S.N.C.F.)

au 31/12	1973	1974	1975	1976
<u>Cadre permanent :</u>				
à partir du 1er octobre 1976				
3ème collègue - Cadres non compris Hors Statut	10 405	11 027	11 264	11 453
2ème collègue - Maîtrise (1)	43 643	46 554	47 008	40 160
1er collègue - Exécution	213 892	212 808	205 288	208 951
<u>Auxiliaires et contractuels (2)</u>	14 303	14 715	12 080	10 439
<u>Apprentis</u>	1 459	1 437	1 481	1 516
TOTAL	283 702	286 541	277 121	272 519
- dont <u>Roulants :</u>				
- Agents de conduite	21 341	21 951	21 788	21 748
- Agents de train	8 176	8 114	8 027	8 112
<u>Sédentaires :</u>				
- Service continu	249 412	252 351	243 711	239 455
- Service discontinu	3 303	2 664	2 101	1 688
- dont <u>Main d'oeuvre féminine</u>	23 528	23 855	23 016	21 515
<u>Admission au cadre</u>	10 479	17 463	10 082	13 445
<u>Sortie des cadres</u>	16 105	14 961	16 624	16 744
dont :				
- départ à la retraite	8 933	8 500	11 217	11 287
- décès	1 000	988	1 014	960
- démission	5 055	4 409	3 082	3 282
- autres cas	1 117	1 064	1 311	1 215

(1) à partir d'octobre 1976, le 2ème collègue (ex-maîtrise) ne comprend plus certains grades ex-M1 transposés sur le niveau 4 - 1er collègue (ex-exécution)

(2) pas de statistiques concernant le personnel contractuel.

-Evolution de l'emploi R.A.T.P.-
(source R.A.T.P.)

EFFECTIFS AU 31 DECEMBRE	1973	1974	1975	1976
<u>Cadre permanent :</u>				
- Cadres non compris Hors-Statut	2 268	2 350	2 447	2 568
- Maîtrise	5 731	5 759	5 894	6 036
- Exécution	28 089	28 008	27 980	27 915
<u>Auxiliaires</u>	405	412	359	355
<u>Contractuels</u>	86	94	79	77
<u>(Apprentis) Elèves de l'Ecole technique</u>	(260)	(260)	266	266
<u>TOTAL</u>	36 579	36 623	36 759	36 951
dont - <u>Roulants :</u>				
- Agents de conduite	7 450	7 837	7 964	8 273
- Agents de train	2 492	2 421	2 698	2 812
- <u>Sédentaires :</u>				
- Services continus	} 26 637	} 26 365	} 26 097	} 25 866
- Services discontinus				
Dont - <u>Main d'oeuvre féminine</u>	5 841	5 623	5 516	5 498
<u>Admission au cadre</u>	999	1 322	1 523	1 619
<u>Sortie des cadres</u>				
dont - départ à la retraite	642	673	629	707
- décès	114	107	96	103
- démission	400	316	267	262
- autres cas	130	212	311	370

NAVIGATION FLUVIALE (EFFECTIFS)

C.S.T.T. 19 -

tableau n° 5

(source : O.N.N.)

	1971	1972	1973	1974	1975
a) <u>Transporteurs publics et privés</u>					
travailleurs indépendants.....	(1) 4 034	(1) 3 836	(1) 3 847	(1) 3 521	(1) 3 550
salariés.....	5 090	4 621	4 222	4 353	3 917
dont : salariés des transporteurs publics.....	3 590	3 121	2 722	2 463	2 431
salariés des transporteurs privés.....	(a) 1 500	(1) 1 500	(a) 1 500	1 890	1 486
personnel de la traction sur berge.....	63	(2) 47	50	50	49
personnel administratif et technique des Cies de navigation..	(a) 1 740	(a) 1 560	(a) 1 380	(a) 1 200	(a) 1 200
personnel des bureaux d'affrètement.....	139	133	131	133	125
TOTAL a.....	11 066	10 197	9 630	9 630	8 841
b) <u>Personnel assurant le fonctionnement des voies navigables (sauf l'entretien)</u>					
conducteurs des T.P.E. (spécialité : voies navigables, ports maritimes, mécaniciens, électriciens).....	481	358	375	418	404
agents des T.P.E. (spécialité : voies navigables, ports maritimes).....	1 766	1 837	1 819	1 881	1 922
éclusiers auxiliaires.....	920	947	920	905	899
TOTAL b.....	3 167	3 142	3 114	3 204	3 225
TOTAL a + b.....	14 233	13 339	12 744	12 461	12 066
					en 5 ans, on
					note une bais-
					se de 15,22 %

(a) estimation.

(1) dont retraités en activités : 246 pour 1971, 219 pour 1972, 232 pour 1973, 221 pour 1974, 194 pour 1975.

(2) Personnel pris en compte par l'O.N.N. depuis la suppression de la traction sur berge. Remplacé par les toueurs : agents faisant passer les bateaux dans les souterrains.

Remarques - D'après le recensement de la population de mars 1975, les personnes (hommes, femmes et enfants) habitant habituellement sur les bateaux de rivière sont au nombre de 12.800. (Ils étaient 16.944 en 1968).

Défaillances d'entreprises (transports routiers) (1)

Source I.N.S.E.E. - Direction des
Transports Terrestres

SECTEUR	ANNEE	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Transports publics routiers	1975	86	47	54	28	54	59	55	49	28	48	50	52
	1976	43	36	31	39	32	33	37	35	22	34	52	36
Transports ferroviaires et urbains	1975	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transports navigation intérieure	1975	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1976	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Auxiliaires de transport	1975	4	6	4	0	2	6	5	5	4	1	4	6
	1976	0	3	4	1	2	5	5	5	2	3	2	5
Secteur total (2) "Transports et Transmissions"	1975	91	53	60	28	57	65	60	54	32	50	54	60
	1976	45	39	35	41	34	39	42	41	24	37	54	43

A - en valeur absolue

Secteur	1973	1974	1975	1976
Transports publics routiers	373 (2)	464 (2)	669	430
Transports ferroviaires et urbains			1	0
Navigation intérieure			0	1
Auxiliaires de transport			47	37

- (1) Par défaillances d'entreprises, il faut entendre tous cas ayant donné lieu à intervention des tribunaux de commerce : règlement judiciaire, liquidation de biens, concordats (sans doubles comptes).
- (2) L'I.N.S.E.E. regroupe "Transports et Transmissions" sous la même rubrique. En fait les "Transports" représentent la quasi-intégralité des défaillances et le transport routier, à lui seul, 90 % du total.

B - Evolution en pourcentage des défaillances d'entreprises

	1974/1973	1975/1974	1976/1975
Transports et transmissions	+ 31,3 %	+ 30,1 %	- 25,8 %
Ensemble des activités	+ 31,4 %	+ 16,3 %	- 14,1 %

*

*

L'année 1973 qui sert de base aux comparaisons constitue une mauvaise année de référence. En effet, les défaillances y ont été sensiblement moins nombreuses que celles observées les années antérieures, le niveau moyen étant de 400/450. Compte tenu de cette remarque :

- 1974 apparaît comme une année à peine supérieure à la moyenne, 1975 comme mauvaise, et on retrouve en 1976 le niveau moyen antérieur ;
- les variations en pourcentage d'une année sur l'autre, dans les deux sens, sont beaucoup plus accusées que dans les autres secteurs d'activité.

Il semble enfin que les défaillances se soient surtout produites dans les entreprises moyennes.

LICENCIEMENTS POUR CAUSE ECONOMIQUE
TRANSPORTS ROUTIERS (Voyageurs + marchandises)
ET ACTIVITES AUXILIAIRES DU TRANSPORT

Source : Inspection du Travail et de
la Main-d'Oeuvre.

Année et mois	Effectif total des établissements concernés	Nombre de licenciements			% de "e" par rapport à "b"	% de "e" par rapport à l'effectif de l'en- semble des entreprises de la branche d'activités considérée (1)
		T. R.	Auxiliaires du T. R.	Total		
a	b	c	d	e	f	g
1 975						
Juillet	4 752	301	83	384	8,08	0,16
Août	4 230	157	63	220	5,43	0,09
Septembre	4 694	365	64	429	9,10	0,17
Octobre	5 919	308	201	509	8,60	0,21
Novembre	3 549	167	92	259	9,50	0,10
Décembre	3 988	320	94	414	10,58	0,17
1 976						
Janvier	3 544	263	114	377	10,63	0,15
Février	3 371	221	60	281	8,33	0,11
Mars	4 050	508	45	553	14,09	0,23
Avril	2 596	333	72	405	15,60	0,16
Mai	2 906	145	135	280	9,63	0,11
Juin	2 349	182	112	294	12,51	0,12
Juillet	1 939	372	42	414	21,60	0,17
Août	2 214	337	119	456	20,50	0,19
Septembre	2 746	240	40	280	10,19	0,11
Octobre	2 140	224	67	291	13,59	0,12
Novembre	3 112	264	74	338	10,86	0,14
Décembre	4 318	325	52	377	8,73	0,15
Total	35 285	3 414	932	4 346	12,31	0,18
1977						
Janvier	4 649	331	47	378	8,14	0,15

(1) 239 000 salariés

- Nombre de chômeurs allocataires (source U.N.E.D.I.C.)-

	Effectifs salariés au 31/12/75			Allocataires en cours au 30/9/75			Allocataires radiés entre le 1/10/74 et le 30/9/75			durée moyenne de chômage en jours
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	
Transports ferroviaires (non compris S.N.C.F.)	3.010	781	3.791	89 (2,95)*	32 (4,09)	121 (3,19)	108	33	141	168,9
Transports routiers, urbains, et par conduite	216.420	23.093	239.513	4.353 (2,01)	1.074 (4,65)	5.427 (2,26)	7.543	1.316	8.859	118,2
Navigation intérieure	2.612	759	3.371	179 (6,8)	105 (13,83)	284 (8,42)	169	76	245	156
Auxiliaires de trans- port et agences de voyage	92.062	33.909	125.971	2.797 (3,03)	1.383 (4,07)	4.180 (3,31)	3.510	1.845	5.355	147,6
Ensemble toutes acti- vités confondues	8.547.230	4.532.097	13.079.327	237.974 (2,78)	191.713 (4,23)	429.687 (3,28)	332.559	230.581	563.140	153

* Les chiffres entre parenthèses représentent le pourcentage de chômeurs par rapport à l'effectif salarié.

- Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1975 -
(source U.N.E.D.I.C.)

Nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1975 *
(Allocations spéciales)

	Transports ferroviaires (Hors S.N.C.F.)			Transports routiers, urbains et par conduite			Navigation intérieure			Auxiliaires de Transport et Agences de voyage		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
Janvier	28	2	30	733	137	870	15	4	19	442	178	620
Février	19	6	25	934	161	1.095	20	19	39	491	246	737
Mars	14	8	22	1.102	183	1.285	40	39	79	568	197	765
Avril	38	13	51	1.071	186	1.257	61	29	90	544	225	769
Mai	12	10	22	875	182	1.057	83	35	118	393	220	613
Juin	14	13	27	986	170	1.156	51	22	73	472	201	673
Juillet	12	7	19	902	193	1.095	46	18	64	452	164	616
Août	15	3	18	649	171	820	54	21	75	363	183	546
Septembre	27	7	34	670	165	835	35	19	54	367	193	560
Octobre	17	10	27	728	169	897	35	28	63	418	242	660
Novembre	11	6	17	681	130	811	39	31	70	355	251	606
Décembre	20	9	29	742	187	929	55	24	79	420	278	698
TOTAL	227	94	321	10.073	2.034	12.107	534	289	823	5.285	2.578	7.863

* - ces chiffres correspondent au nombre de mises en chômage

- l'allocation spéciale est l'indemnité de chômage courante versée par les ASSEDIC et calculée sur la base de 35 % du salaire de référence (avec dans la plupart des cas, majoration pendant les 3 premiers mois).

- Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1976 -

Nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1976
(Allocations spéciales)

	Transports ferroviaires (hors S.N.C.F.)			Transports routiers urbains et par conduite			Navigation intérieure			Auxiliaire de transport et Agences de voyage		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
Janvier	11	5	16	702	114	816	24	11	35	354	218	572
Février	12	7	19	815	134	949	28	11	39	387	198	585
Mars	13	5	18	938	180	1.118	22	11	33	444	208	652
Avril	27	8	35	726	112	838	17	8	25	329	181	510
Mai	6	1	7	591	145	736	9	5	14	331	136	467
Juin	7	15	22	602	129	731	17	11	28	305	152	457
Juillet	11	5	16	524	121	645	18	18	36	290	188	478
Août	4	4	8	481	142	623	18	19	37	295	140	435
Septembre	15	10	25	453	120	573	22	14	36	267	167	434
Octobre	7	5	12	513	151	664	15	18	33	310	265	575
Novembre	14	8	22	606	220	826	38	49	87	358	332	690
Décembre	17	2	19	770	264	1.034	60	52	112	447	321	768
TOTAL	144	75	219	7.721	1.832	9.553	288	227	515	4.117	2.506	6.623

Allocation supplémentaire d'attente de chômage
(source U.N.E.D.I.C.)

Allocations supplémentaires d'attente (A.S.A.) (1)
Nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1976

	Transports ferroviaires (hors S.N.C.F)			Transports routiers, urbains, et par conduite			Navigation Intérieure			Auxiliaires de transport et Agences de voyage		
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total
Janvier	1	1	2	146	33	179	11	2	13	101	41	142
Février	-	-	-	176	49	225	7	6	13	124	56	180
Mars	2	-	2	196	62	258	14	4	18	156	91	247
Avril	-	2	2	182	36	218	4	1	5	102	50	152
Mai	-	-	-	187	46	233	4	3	7	70	43	113
Juin	3	1	4	192	51	243	3	2	5	89	52	141
Juillet	4	1	5	156	27	183	6	1	7	101	82	183
Août	1	-	1	138	38	176	8	2	10	107	52	159
Septembre	1	1	2	116	47	163	5	1	6	81	54	135
Octobre	-	2	2	149	32	181	2	2	4	67	58	125
Novembre	1	2	3	135	44	179	2	3	5	69	48	117
Décembre	2	1	3	162	35	197	2	3	5	57	47	104
TOTAL	15	11	26	1.935	500	2.435	68	30	98	1.124	674	1.798

(1) L'allocation supplémentaire d'attente complète l'allocation spéciale jusqu'à 90 % du salaire de référence pour les demandeurs d'emploi ayant fait l'objet de licenciements collectifs.

Formation professionnelle dans les transports routiers
(source A.F.T et promotrans)

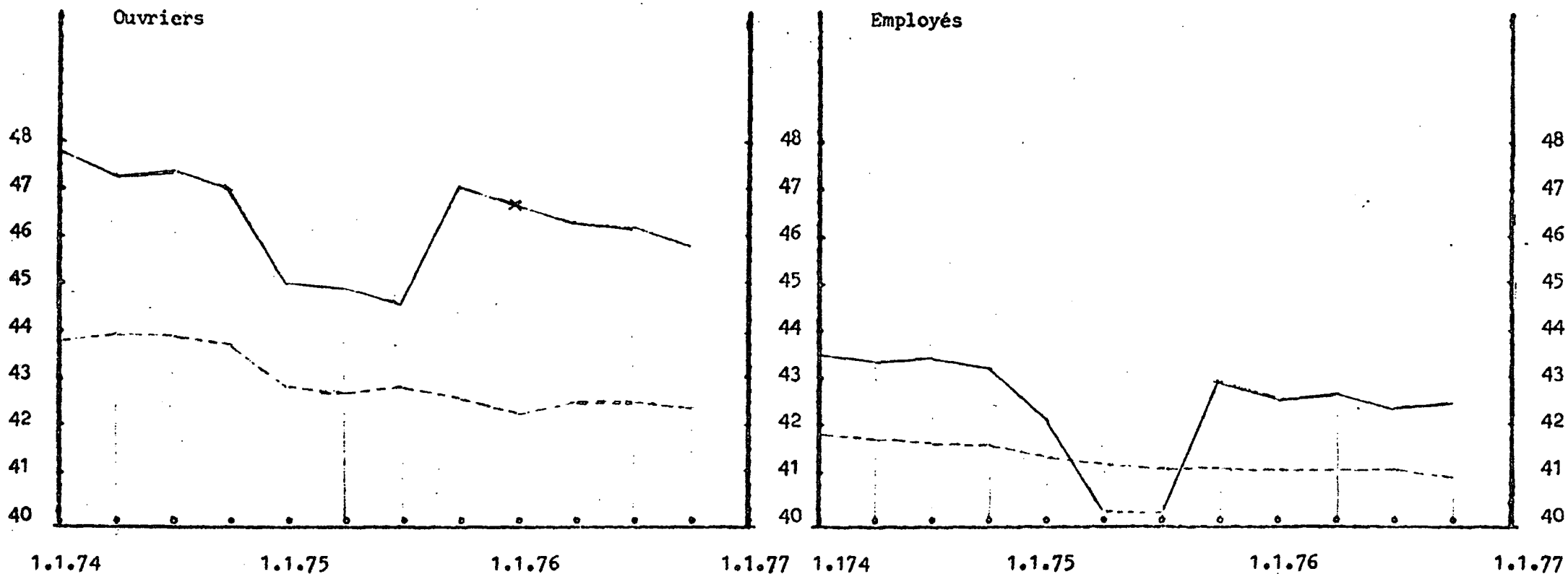
	1973	1974	1975	1976
<u>FORMATION DES JEUNES</u>				
Stagiaires reçus aux C.A.P., B.E.P., B.T.T. et D.U.T. Transport	950	1.131	1.280	1.380
<u>FORMATION DES ADULTES</u>				
Stagiaires reçus au C.F.P.A. (A.F.T., A.F.P.A., Armée)	933	925	988 (1)	-
<u>ATTESTATION DE CAPACITE</u> (y compris candidats libres				
{ présentés	3.379	4.364	4.441	-
{ reçus	2.227	2.809	2.559	-
{ % réussite	63 %	64 %	60 %	
<u>TELE ENSEIGNEMENT</u>				
Participants	-	-	738	-
(1) 1.108 candidats soit 89 % de réussite				
<u>PERFECTIONNEMENT</u>				
en journées sessionnaires				
. Conducteurs routiers	13.000	15.100	24.000	-
Permis C 1 (véhicules lourds)			5.340 (2)	-
. Agents de maîtrise, employés, techniciens	6.700	8.600	11.000	-
. Cadres dirigeants	7.500	5.400	7.500	-
. Chefs de petites et moyennes entreprises	1.150	1.850	1.450	1.050

(2) pour 541 sessionnaires

Durée hebdomadaire moyenne du travail
dans les transports routiers. -
(Source : Ministère du Travail)

	1er Janvier 1974		1er Avril 1974		1er Juillet 1974		1er Octobre 1974	
	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports terrestres
Ouvriers	43,8	47,7	43,9	47,3	43,9	47,4	43,7	47,0
Employés	41,8	43,5	41,7	43,4	41,6	43,5	41,6	43,3
	1er Janvier 1975		1er Avril 1975		1er Juillet 1975		1er Octobre 1975	
	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports terrestres
Ouvriers	42,8	45,0	42,7	44,9	42,8	44,6	42,6	47,1
Employés	41,4	42,2	41,3	40,3	41,2	"	41,2	43,0
	1er Janvier 1976		1er Avril 1976		1er Juillet 1976		1er Octobre 1976	
	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports Terrestres	Toutes activités	Transports terrestres
Ouvriers	42,3	46,7	42,6	46,4	42,6	46,3	42,4	45,8
Employés	41,1	42,7	41,1	42,8	41,1	42,5	41,0	42,6

DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE DU TRAVAIL
 DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS ET AUXILIAIRES DE TRANSPORTS
 (Statistiques du Ministère du Travail)



x nouvel échantillon

————— Transports routiers et auxiliaires
 - - - - - Toutes activités.

REPARTITION EN POURCENTAGE DANS CHAQUE GROUPE D'ACTIVITE
DU PERSONNEL "OUVRIERS" SELON LA DUREE DU TRAVAIL

	Durée hebdomadaire du travail	- de 36 h.	36 h. à - de 40 h.	40 h.	+ de 40 h. à - de 44h	44 h. à - de 48 h.	48 h.	+ de 48 h. à - de 50h	50 h. à - de 57 h.	57 h. et +	Total 48 h. et +
<u>Au 1-10-1975</u>											
Transports terrestres et auxiliaires	47,1	0,1	0,3	10,9	3,2	25,5	19,9	6,0	34,0	0,1	60
Bâtiment	46,3	-	0,2	6,5	4,5	52,6	19,4	2,0	14,7	-	36,2
Total toutes activités (1)	42,8	2,5	2,8	28,9	29,3	25,01	5,2	1,4	4,9	-	11,5
<u>Au 1-1-1976</u>											
Transports terrestres et auxiliaires	47,1 (2) 46,7 (3)	0,1	0,3	12,5	3,0	27,2	26,0	3,1	27,7	0,1	56,9
Bâtiment	44,8	0,1	0,5	14,9	12,8	45,5	22,1	1,1	3,0	-	26,2
Total toutes activités (1)	42,5	2,5	2,2	31,6	30,2	24,0	6,4	0,8	2,3	-	9,5

(1) Non compris combustibles minéraux solides, E.D.F., S.N.C.F., R.A.T.P.

(2) ancien échantillon.

(3) nouvel échantillon

N.B. Les renseignements au 1er janvier 1976 sont, en ce qui concerne la répartition, les plus récents actuellement disponibles.

Statistiques financières des accidents du travail
Industries des transports et de la manutention
(Source C.N.A.M.)

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

TABLEAU RECAPITULATIF

		1974		1975	
		effectif	% de l'effectif	effectif	% de l'effectif
dont route	Total du secteur	236.872		239.092	
	{ Voyageurs (y compris transports urbains)	48.819		48.585	
	{ Marchandises (y compris location et commissionnaires)	174.750		175.355	
<u>Accidents avec arrêts de travail</u>					
	Total du secteur	25.791	10,88	25.020	10,46
	Transports de voyageurs	2.705	5,54	2.541	5,23
	Transports de marchandises	21.827	12,49	21.461	12,23
<u>Accidents graves</u>					
	Total du secteur	3.485	1,47	3.429	1,43
	Transports de voyageurs	300	0,61	329	0,67
	Transports de marchandises	3.007	1,72	2.918	1,66
<u>Accidents mortels</u>					
	Total du secteur	172	0,072	159	0,066
	Transports de voyageurs	8	0,016	9	0,018
	Transports de marchandises	155	0,088	149	0,084
<u>Transports fluviaux</u>					
	Effectif salarié	4.419		4.473	
	Accidents avec arrêt	523	11,83	209	4,67
	Accidents graves	99	2,24	77	1,72
	Accidents mortels	7	0,158	7	0,156
<u>Ensemble transports + manutention</u>					
		500.372		493.477	
	Accidents avec arrêt		10,73		10,43
	Accidents graves		1,44		1,40
	Accidents mortels		0,049		0,045
<u>Ensemble industries du bâtiment et des travaux publics</u>					
		1.829.592		1.778.652	
	Accidents avec arrêt		16,81		16,73
	Accidents graves		1,91		1,97
	Accidents mortels		0,046		0,041

S.N.C.F. - Accidents du travail consolidés -
(source S.N.C.F.)

	1973		1974		1975	
Effectifs	283.702		286.541		277.121	
Accidents avec arrêt (sans I.P.P.)	10.730	3,78	11.015	3,84	10.557	3,81
	{ Nombre % de l'effectif					
Accidents avec I.P.P.	1.102	0,39	1.143	0,40	1.083	0,39
	{ N. %					
Accidents mortels	55	0,02	65	0,02	47	0,02
	{ N. %					
Total accidents consolidés	11.887	4,19	12.223	4,27	11.687	4,21
	{ N. %					

R.A.T.P. - Statistiques "Accidents du travail" - (source R.A.T.P.)

Année	Effectif moyen annuel	Accidents avec arrêt	Accidents mortels	% (1)
1973	37 452	2 577	1	6,88 %
1974	36 688	2 567	3	7,00 %
1975	36 859	2 515	3	6,83 %

(1) Accidents avec arrêt rapportés à l'effectif moyen annuel.

- COMITES d'HYGIENE ET DE SECURITE

Situation au 31 décembre 1976 pour l'ensemble des établissements relevant du contrôle de l'Inspection du travail (Transports) (sauf S.N.C.F.)

Source : Inspection Générale du Travail

Branches d'activité	Nombre d'établissements assujettis (1)	Nombre de C.H.S		TOTAL
		dans les établissements assujettis	dans les établissements non assujettis	
VOIES FERRÉES D'INTERET LOCAL	5	5	13	18
TRANSPORTS URBAINS	18	18	25	43
TELEPHERIQUES	-	-	4	4
R.A.T.P	1	1	-	1
WAGONS - LITS	6	6	-	6
RESTAURATION FERROVIAIRE	-	-	-	-
TRANSPORTS ROUTIERS ET AUXILIAIRES DE TRANSPORTS	39	38	317	355
ORDURES MENAGERES	7	6	10	16
TRANSPORTS AERIENS	3	3	3	6
COMPAGNIE AIR - FRANCE	11	11	1	12
BASES AERIENNES	2	2	2	4
MANUTENTION FERROVIAIRE	23	13	5	18
POUR LE COMP-TE DE				
S.N.C.F.	2	-	-	-
R.A.T.P	1	1	-	1
BASES AERIENNES				
ENTREPRISES PRIVÉES travaillant dans l'en- ceinte de				
S.N.C.F	5	4	1	5
BASES AERIENNES	6	5	1	6
TRANSPORTS URBAINS	-	-	1	1
AUTOROUTES	5	5	2	7
DIVERS	1	1	1	2
TOTAUX	135	139	386	505
		505		

(1) sur la base d'un seuil d'assujettissement pour les établissements de plus de 300 salariés.

**RESULTATS DES ELECTIONS AUX COMITES D'ENTREPRISE
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES ACTIVITES AUXILIAIRES
DU TRANSPORT**

PERIODE DU 1.1.1970 AU 31.12.1975

source : Inspection Générale du Travail et de la Main d'oeuvre

1°) Nombre de membres titulaires élus dans les entreprises ou établissements assujettis

	P E R I O D E S				
	du 1.1.70	du 1.1.71	du 1.1.72	du 1.1.73	du 1.1.74
	au 31.12.71	au 31.12.72	au 31.12.73	au 31.12.74	au 31.12.75
a) <u>Nombre d'entreprises ou d'établissements</u>					
- assujettis	678	761	853	847	837
- dans lesquels des élections ont eu lieu	454	552	620	633	701
b) <u>Nombre de sièges de délégués titulaires</u>					
- à pourvoir	1 954	2 356	2 634	2 699	2 942
- pourvus	1 908	2 289	2 544	2 627	2 890

2°) Résultats obtenus par les Organisations syndicales et les "Non syndiqués" :

Organisations syndicales	P E R I O D E S									
	du 1.1.1970 au 31.12.1971		du 1.1.1971 au 31.12.1972		du 1.1.1972 au 31.12.1973		du 1.1.1973 au 31.12.1974		du 1.1.1974 au 31.12.1975	
	Sièges %	Voix %	S (%)	V (%)	S (%)	V (%)	S (%)	V (%)	S (%)	V (%)
C. G. T.	23,85	29,62	22,98	28,33	23,47	28,82	20,97	27,18	22,25	28,57
C.G.T.-F.O.	4,56	6,83	3,93	4,97	4,09	5,22	3,58	4,62	3,56	4,84
C. F. D. T.	7,50	10,90	8,96	12,27	9,63	12,65	9,63	12,02	9,45	12,20
C. F. T. C.	0,31	0,44	0,57	0,68	0,79	1,01	0,72	1,04	0,55	0,64
C. G. C.	2,36	2,62	2,10	2,27	2,12	2,60	2,25	2,67	2,08	2,55
C. F. T.	3,09	3,52	3,01	3,52	3,03	3,32	3,08	4,03	2,18	3,20
C. G. S. I.	1,83	1,53	1,75	1,48	0,39	0,33	0,15	0,13	0,03	0,02
AUTONOMES (C.A.T.)	1,10	1,32	0,60	0,88	0,79	1,11	0,23	0,30	0,27	0,20
F. N. C. R.	11,58	12,11	11,88	11,89	12,15	12,04	10,58	11,58	10,80	10,91
U. R. C. P.	2,10	2,07	2,58	2,45	3,42	2,84	4,23	3,84	4,50	4,62
SYNDICATS DIVERS	1,94	1,91	2,32	3,09	1,49	2,55	2,55	4,27	3,36	4,43
NON SYNDIQUES	39,78	27,13	39,32	28,17	38,63	27,51	42,03	28,34	40,97	27,72

TRANSPORTS URBAINS

Résultats des élections aux comités d'entreprise
(Source: Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre)

Période du 1er janvier 1974 au 31 décembre 1975.

Nombre d'entreprises et d'établissements assujettis..... 47

Nombre d'entreprises et d'établissements
dans lesquels des élections ont eu lieu
au cours de la période considérée..... 47

dont (22 en 1974
(25 en 1975)

dont (1 création
(46 renouvellements)

Nombre de sièges de délégués titulaires à pourvoir..... 242

Nombre de sièges de délégués titulaires pourvus..... 239

Organisations syndicales	Nombre de sièges obtenus	%	Nombre de voix obtenues	%
C.G.T.	153	64,02	8 136	62,52
C.G.T. - F.O.	37	15,49	2 364	18,17
C.F.D.T.	22	9,21	1 020	7,84
C.F.T.C.	-	-	-	-
C.G.C.	10	4,18	330	2,54
C.F.T.	3	1,26	255	1,96
C.G.S.I.	-	-	-	-
AUTONOMES (C.A.T.)	1	0,41	492	3,78
F.N.C.R.	5	2,09	177	1,36
U.R.C.P.	-	-	-	-
DIVERS	4	1,67	195	1,50
NON SYNDIQUES	4	1,67	44	0,33
TOTAL	239	100,00	13 013	100,00

VOIES FERREES D'INTERET LOCAL

Résultats des élections aux comités d'entreprise.
(Source : Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre)

Période du 1er janvier 1974 au 31 décembre 1975

Nombre d'entreprises et d'établissements assujettis..... 28

Nombre d'entreprises et d'établissements
dans lesquels des élections ont eu lieu au
cours de la période considérée..... 28

dont (19 en 1974
(9 en 1975

dont (1 création
(27 renouvellements

Nombre de sièges de délégués titulaires à pourvoir..... 127

Nombre de sièges de délégués titulaires pourvus..... 125

Organisations syndicales	Nombre de sièges obtenus	%	Nombre de voix obtenues	%
C.G.T.	82	65,60	1 730	69,06
C.G.T. - F.O.	22	17,60	502	20,00
C.F.D.T.	1	0,80	50	1,99
C.F.T.C.	-	-	-	-
C.G.C.	2	1,60	35	1,39
C.F.T.	-	-	-	-
C.G.S.I.	-	-	-	-
AUTONOMES	-	-	-	-
F.N.C.R.	-	-	-	-
U.R.C.P.	1	0,80	25	0,99
DIVERS	11	8,80	133	5,30
NON SYNDIQUES	6	4,80	32	1,27
TOTAL	125	100,00	2 507	100,00

R.A.T.P. - COMITE D'ENTREPRISE

Résultat des élections de 1974 et 1976

Pourcentage de voix obtenues par les organisations
syndicales

N = Nombre de voix obtenues S = Suffrages exprimés I = Nombre d'inscrits

Organisations syndicales	1 9 7 4			1 9 7 6		
	Voix obtenues	%		Voix obtenues	%	
		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$
C.G.T.	12.233	48,4	34,9	12.271	48,3	34,6
CGT-FO	5.816	23	16,6	5.425	21,3	15,3
INDÉPENDANTS	3.098	12,3	8,8	3.492	13,7	9,8
C.F.T.O.	1.047	4,1	3	1.025	4	2,9
C.F.D.T.	2.298	9,1	6,6	2.327	9,2	6,6
INDÉPENDANTS (C.F.T.)	613	2,4	17	594	2,3	1,7
C.G.C.	188	0,7	0,5	294	1,2	0,8

S.N.C.F.

Le degré de représentativité de ces organisations syndicales peut être apprécié comme suit en se référant aux élections de 1975.

	Exécution	Maîtrise	Cadres
C.G.T.	64,8	39	12,9
C.F.D.T.	20,8	19,2	11,3
F.O.	6,8	6,20	4,3
C.F.T.C.	4,3	3,8	6,1
F.M.C.		30,4	57,2
F.G.A.A.C. (1)	3,30	-	-
C.G.C.		1,29	8,09

(1) Cette organisation ne représente que le personnel de conduite des machines (15 à 20 % de cet effectif).

I - NOMBRE D'ENTREPRISES, PAR TRANCHE D'EFFECTIFS
AYANT UNE OU PLUSIEURS SECTIONS SYNDICALES

(Toutes entreprises confondues sauf S.N.C.F. et R.A.T.P.) (cf. sur tableau n° 15 les
source Inspection du Travail (Transports) branches d'activité cou-
vertes)

BILAN AU 31 MAI 1976

	Total des entreprises assujetties	Entreprises ayant une ou plusieurs sections syndicales	% des entreprises ayant une ou plusieurs sections syndicales
Entreprises de 50 à 149 salariés	553	273	49,36 %
Entreprises de 150 à 299 salariés	161	127	78,88 %
Entreprises de 300 à 1 000 salariés	74	68	91,89 %
Entreprises de plus de 1 000 salariés	31	31	100 %
- - - -			
Toutes entreprises confondues	819	499	60,92 % (1) (2)

- (1) Pour l'ensemble des entreprises soumises au contrôle social des services du Ministère du Travail, ce pourcentage était de 46,37 en 1975
- (2) Le taux de 60,92 % est supérieur à tous ceux indiqués dans le bilan dressé en 1975 par le Ministère du Travail pour les différentes branches d'activités relevant de sa tutelle.

II - NOMBRE DE SECTIONS PAR TENDANCE SYNDICALE
 (toutes entreprises confondues sauf S.N.C.F. et R.A.T.P.) (cf. sur tableau n° 15 les branches d'activité couvertes)
 source Inspection du Travail (Transports)

BILAN AU 31 mai 1976

Ventilation de la rubrique
"autres syndicats"

Organisations syndicales	C.G.T.	C.G.T-F.O.	C.F.D.T.	C.F.T.C.	C.G.C.	C.F.T.	C.G.S.I.	U.C.T.	Autres syndicats	TOTAL	Ventilation de la rubrique "autres syndicats"			
											F.N.C.R.	U.R.C.P.	Synd. Aut. (C.A.T.)	Synd. divers
Nombre de sections (en chiffres)	278	98	158	23	52	20	5	-	196	830	111	35	6	44
Entreprises de 50 à 149 salariés	144	42	76	4	11	3	2	-	83	365	53	20	2	8
Entreprises de 150 à 299 salariés	62	20	40	11	14	8	-	-	52	207	31	10	-	11
Entreprises de 300 à 1000 salariés	47	19	25	2	14	4	2	-	29	142	20	2	2	5
Entreprises de plus de 1000 salariés	25	17	17	6	13	5	1	-	32	116	7	3	2	20

III - NOMBRE DE DELEGUES PAR TENDANCE SYNDICALE
 (Toutes entreprises confondues sauf S.N.C.F. et R.A.T.P.) (cf. sur tableau n° 15 les branches d'activité couvertes)
 source Inspection du Travail (Transports)

BILAN AU 31 mai 1976

Ventilation de la rubrique
"autres syndicats"

Organisations syndicales	C.G.T.	C.G.T.-F.O.	C.F.D.T.	C.F.T.C.	C.G.C.	C.F.T.	C.G.S.I.	U.C.T.	Autres syndicats	TOTAL	Ventilation de la rubrique "autres syndicats"			
											F.N.C.F.	U.R.C.F.	Synd. aut. (C.A.T.)	Synd. divers
Nombre de délégués (en chiffres)	454	138	225	51	80	28	7	-	269	1 242	141	42	9	77
Entreprises de 50 à 149 salariés	231	57	110	8	18	8	3	-	119	554	79	27	3	10
Entreprises de 150 à 299 salariés	122	32	59	14	20	9	2	-	65	323	38	13	1	13
Entreprises de 300 à 1000 salariés	61	26	28	5	19	6	2	-	30	177	20	2	2	6
Entreprises de plus de 1000 salariés	40	23	28	24	23	5	-	-	55	198	4	-	3	48

- Nombre de journées perdues par faits de grève.(Source : Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre)

Le tableau ci-après rend compte de la situation dans les différents secteurs. Les chiffres produits, en dehors de ceux concernant la S.N.C.F. et la R.A.T.P. peuvent pécher par omission, dans la mesure où des mouvements auraient eu lieu sans être porté à la connaissance de l'I.T.M.O.T.

	1973	1974	1975	1976
R.A.T.P.	23 078	16 999	14 404	41 000
T.U.	25 700	10 186	23 932	49 023
V.F.I.L.	2 977	3.664	1 145	1 193
C.I.N.L.T.	6 587	1 803	5 964	2 685
Ordures ménagères	5 655	5 167	7 786	9 159
Téléphériques		591	17	275
Voies navigables	non disponibles			
S.N.C.F.	326 000	213 000	161 000	343 000
Auxiliaires de transports et transports routiers	27 050	23 776	26 177	43 448