

COMITE SOCIAL DES TRANSPORTS TERRESTRES

Président : A. DOGUET

Rapporteur général : J. RIBAT

RAPPORT SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN-D'OEUVRE
DANS LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES EN 1977

Le présent rapport est relatif à l'évolution de la situation de la main-d'oeuvre des transports terrestres en 1977. Il reprend, en les actualisant et en les complétant, les documents consacrés au même sujet au titre de l'année 1976 et qui avaient fait l'objet, en avril 1977, d'un premier rapport.

Le plan retenu en 1976 a été conservé en 1977, de manière à faciliter l'analyse de l'évolution et les comparaisons dans le temps.

Le rapport comprend donc six parties :

- 1) Les principales dispositions législatives ou conventionnelles intervenues en 1977,
- 2) La situation de l'emploi,
- 3) Les actions de formation professionnelle,
- 4) Les conditions de travail,
- 5) Les rémunérations,
- 6) Les retraites et régimes de sécurité sociale.

1. Principales dispositions législatives ou conventionnelles intervenues en 1977

1.1. Dispositions législatives

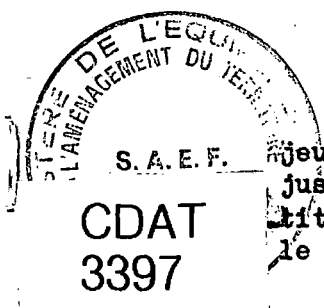
- Loi de finances pour 1977 (29-12-1976) portant institution d'un livret d'épargne ayant pour objet de mettre à la disposition des travailleurs, salariés de l'artisanat, des ateliers industriels, des chantiers et de l'agriculture, les ressources nécessaires à la création ou à l'acquisition d'entreprises artisanales.

Ce texte s'applique aux travailleurs manuels du secteur des transports. En 1977, 110 salariés ont demandé à ouvrir un tel livret.

- Loi n° 77-704 du 5 juillet 1977 relative à l'emploi des jeunes.

Cette loi :

- constitue une incitation à la création d'emplois pour les jeunes à la recherche d'un premier emploi par la prise en charge par l'Etat jusqu'au 30 juin 1978 des cotisations sociales dues par les employeurs au titre de la rémunération des salariés de moins de 25 ans embauchés avant le 31 décembre 1977 ;



- encourage le recours à l'apprentissage grâce à la prise en charge par l'Etat des cotisations sociales dues par les maîtres d'apprentissage au titre des apprentis engagés avant le 31 décembre 1977 et pendant la durée de leur contrat, dans la limite maximale de 2 ans ;

- favorise l'accueil en entreprises, en stage pratique de jeunes sans emploi de moins de 25 ans, les stagiaires âgés de plus de 18 ans recevant de l'Etat une rémunération égale à 90 % du S.M.I.C., ceux âgés de moins de 18 ans l'indemnité prévue pour les stages de préformation, soit 410 F par mois. Le nombre de jeunes accueillis à ce titre dans les entreprises de transport est de l'ordre de 2.500 dont 500 à la S.N.C.F., 1.800 dans les entreprises de transport routier et 150 dans les entreprises de transport urbain, y compris la R.A.T.P.

- Loi n° 77-769 du 12 juillet 1977 relative au bilan social de l'entreprise (décret et arrêté du 8 décembre 1977).

Le bilan social doit rassembler un nombre important d'informations destinées à favoriser les relations professionnelles dans l'entreprise. Il comporte une description des résultats de la politique sociale menée dans l'entreprise. Il sert de base à l'application des programmes annuels de l'entreprise en matière de sécurité, de conditions de travail et de formation professionnelle.

Le premier bilan que les employeurs devront soumettre pour avis à leur comité d'entreprise et/ou d'établissement sera établi :

en 1979 dans les entreprises comptant au moins 750 salariés et leurs établissements occupant au moins 300 salariés,

en 1982 dans les entreprises occupant au moins 300 salariés.

En raison de la structure des entreprises de transport terrestre, très peu nombreuses sont celles concernées par cette obligation nouvelle. (environ 50 entreprises de transport routier et auxiliaires en 1977).

La loi dispose que "des décrets en Conseil d'Etat fixent les "mesures d'adaptation nécessaires dans les entreprises qui sont tenues de "constituer un comité d'entreprise ou des organismes de représentation du "personnel qui en tiennent lieu en vertu soit des dispositions législatives "ou réglementaires autres que celles du code du Travail, soit de stipulations conventionnelles.

" Ces décrets sont pris après avis des organisations syndicales "les plus représentatives dans les entreprises intéressées."

Cette disposition concerne la S.N.C.F. et la R.A.T.P., entreprises qui l'une comme l'autre fournissent déjà à leur personnel, dans différentes instances, notamment dans leur Conseil d'administration, des informations étendues sur les points visés par la loi.

- Loi n° 78-49 du 19 janvier 1978 relative à la mensualisation et à la procédure conventionnelle.

Cette loi :

- généralise l'accord national interprofessionnel du 14 décembre 1977 garantissant aux salariés non encore mensualisés les avantages de la mensualisation : paiement du chômage des jours fériés, octroi d'indemnités de licenciement ou de départ à la retraite, maintien dans certaines limites de la rémunération en cas de maladie ou accident,
- détermine les jours de congés accordés pour événements familiaux.

Dans les entreprises de transport terrestre, cette loi ne devrait avoir qu'une portée réduite ; elle est sans objet à l'égard de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. ; quant aux autres entreprises, les dispositions conventionnelles existantes et déjà en vigueur ne sont pas très différentes de celles incluses dans l'accord du 14 décembre 1977.

- Le règlement social communautaire n° 543/69 a fait l'objet d'ajustements décidés par le Conseil des Ministres des communautés le 27 octobre 1977.

Aux termes de l'article 12 bis nouveau "il est interdit de rémunérer, même par l'octroi de primes ou de majorations de salaires, les membres de l'équipage en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées à moins que ces rémunérations ne soient pas de nature à compromettre la sécurité routière."

Selon l'interprétation qu'en a donné l'administration, ce texte interdit toute rémunération ou prime exclusivement basée sur le kilométrage parcouru ou le tonnage transporté. Par contre, les primes visant à tenir compte des comportements particuliers tels que conduite sans accident, conduite économique, transport de marchandises sans avarie, semblent pouvoir être assises sur le kilométrage parcouru ou sur le tonnage transporté.

Les organisations syndicales de salariés estiment que les nouvelles dispositions devraient entraîner, sur le plan de la convention collective, une nouvelle définition du contenu de la rémunération globale garantie, les primes susceptibles d'être légalement maintenues s'ajoutant à cette dernière.

L'examen de cette question ainsi que la modification éventuelle du dispositif de plafonnement actuel de l'importance des primes relève des partenaires sociaux.

1.2. Dispositions contractuelles et conventionnelles

Sur ce plan, les discussions ou les négociations ont essentiellement porté sur les questions de salaires. Elles se sont déroulées dans le contexte général du programme gouvernemental de lutte contre l'inflation, des directives et recommandations adressées par le Premier ministre aux entreprises nationales et au C.N.P.F.

Aucune autre disposition notable n'est intervenue.

Sans doute dans la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires de transport ont été insérées des mesures nouvelles relatives à l'octroi d'indemnités lors du départ à la retraite, mais ces mesures coïncident à peu près avec celles incluses dans l'accord national interprofessionnel du 14 décembre 1977 sur la mensualisation, étendu par voie législative à l'ensemble des entreprises, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

On peut noter cependant l'ouverture de discussions sur la classification des emplois du personnel des entreprises de transports routiers.

2. Situation de l'emploi

2.1. Globalement les effectifs employés dans les différentes entreprises de transport sont restés sensiblement de la même importance. La main-d'oeuvre employée dans les transports terrestres peut donc être évaluée à 655/660.000 personnes. 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.

La S.N.C.F. poursuivant sa politique de modernisation, a réduit ses effectifs de 6.000 agents environ (266.900 au lieu de 273.600).

La R.A.T.P. stabilise les siens autour de 37.000 agents malgré des mises en service nouvelles liées au développement du réseau d'autobus et à la réalisation du tronçon du R.E.R. Auber - Nation.

L'évolution qui a pu se produire dans les autres secteurs, transports routiers, services urbains de province, navigation intérieure, ne peut pas être quantifiée avec autant de rigueur. On peut penser néanmoins que le niveau d'activité a permis au moins de maintenir les effectifs à leur niveau antérieur, sauf en ce qui concerne la batellerie.

L'enquête de conjoncture faite chaque trimestre par le Centre de productivité des transports en matière de transports routiers, fait apparaître que les difficultés de recrutement sont toujours constatées par 1/3 des entreprises en raison notamment de l'insuffisante qualification des demandeurs d'emploi. Ces difficultés concernent principalement le personnel de conduite.

Pour la batellerie, les derniers chiffres connus se rapportent à l'année 1976. Ils confirment la tendance à la diminution des effectifs constatée les années antérieures. Le nombre des travailleurs indépendants est tombé de 3.557 à 3.358 (- 199), celui des salariés de 3.917 à 3.611 (- 306). Globalement la réduction est supérieure à 500 unités par rapport à une population totale concernée de 7.474 personnes, soit 7 % environ.

Les données qui précèdent ne tiennent pas compte des personnes employées dans les entreprises qui assurent leurs propres transports et dont l'estimation est des plus difficiles à effectuer.

Rappelons cependant qu'à l'occasion du premier rapport du Comité social, nous avons pu évaluer à 470.000 personnes la population totale employée dans les services de transport des entreprises industrielles et commerciales.

Cette population se répartit de la façon suivante par type d'emploi :

- 18.300 cadres
- 28.700 agents de maîtrise et chefs d'équipe
- 40.600 employés administratifs
- 290.000 chauffeurs
- 12.500 aides-livreurs
- 39.400 ouvriers d'entretien
- 40.000 autres (manutentionnaires, conducteurs d'engins....)

2.2. Les tableaux 1 à 5 annexés au présent rapport correspondent à l'actualisation des données fournies à l'occasion du rapport publié en 1977. Pour l'essentiel, ils appellent les remarques ci-après.

2.2.1. Transports routiers (Tableaux 1, 1 bis et 2)

Le nombre d'entreprises employant un effectif inférieur à 10 salariés est proportionnellement très élevé dans le secteur des transports routiers. On constate même une légère augmentation par rapport à l'année précédente : transports de marchandises 86,8 % contre 85,7 % - transports de voyageurs 71,5 % contre 70,06 %.

Par contre, autre caractéristique du secteur : le nombre de salariés employés dans les entreprises de plus de 10 salariés est extrêmement élevé - transports de marchandises 76,1 % en 1975 contre 77,2 % en 1974 - transports de voyageurs 91,9 % en 1975 contre 92 % en 1974.

Les entreprises sans salariés correspondent à peu près aux 2/5 du nombre total des entreprises et sont en augmentation par rapport à l'année dernière.

A s'en tenir à la simple comparaison des chiffres relatifs respectivement aux années 1974 et 1975 pour ce qui est du nombre d'entreprises, on constate une augmentation de 2.020 (29.107 contre 27.087).

Pour apprécier plus correctement la situation, il faut préciser que les créations d'entreprises en 1974 ont été connues trop tardivement et n'ont pu être prises en compte que dans les résultats de 1975 qui intègrent donc les créations de deux années.

Cette observation est également valable pour le tableau n° 2 relatif aux auxiliaires de transports terrestres.

Aussi bien pour les transports routiers que pour les auxiliaires de transport, on a fait ressortir en 1975 le nombre des entreprises de plus de 300 salariés qui a paru une donnée intéressante.

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 : 11,2 % dont 8,2 % 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 environ 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 toujours à la hausse 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 liés 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 30,6 % en 1977, en augmentation lente depuis 4 ans puisqu'en 1974 ce pourcentage n'était que de 28 %. 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., mais il faut noter une diminution en 1977 par rapport à 1976.

2.2.4. Navigation fluviale (Tableau 5)

Ainsi que ceci a déjà été noté ci-dessus, la régression de ce secteur est générale. Les effectifs employés dans le secteur sont de moins en moins nombreux, qu'il s'agisse des travailleurs indépendants ou des salariés, qu'il s'agisse des salariés des transports publics ou des salariés des transports privés. Le personnel navigant a été particulièrement touché. A l'inverse, on peut constater un renforcement non négligeable de l'effectif du personnel assurant le fonctionnement des voies navigables (sauf l'entretien) (agents des T.P.E. 2157 contre 1.922 - éclusiers auxiliaires 920 contre 899).

2.3. Défaillances d'entreprises (Tableau 6)

Le nombre de défaillances d'entreprises pour l'ensemble des activités de l'économie a presque rejoint en 1977 le haut niveau atteint en 1975 : 13.842 contre 14.439 : à peine - 4 % en 1977 par rapport à 1975 et + 11,7 % par rapport à 1976. Le secteur des transports et transmissions a été le moins touché par cette nouvelle poussée des défaillances d'entreprises (industrie + 12,1 %, bâtiment et T.P. + 6,9 %, commerce + 13,7 %, hôtels, cafés, restaurants + 15,2 %, transports et transmissions + 4 %).

L'évolution au courant de l'année 1977 a été comparable à celle de l'année 1976 : un premier semestre en baisse et un deuxième semestre en hausse, la moyenne mensuelle se situant à 41 (39,5 en 1976).

2. 4. Licenciements pour cause économique (Tableaux 7 et 8)

Les chiffres afférents à l'année 1977 comparés à ceux produits pour 1976 font apparaître, en valeur absolue, une augmentation sensible du nombre des licenciements intervenus.

La moyenne mensuelle s'est élevée de 362 à 465 et l'écart est plus important encore si la comparaison est faite sur la base du deuxième semestre de chacune de ces années. 359 en moyenne mensuelle au cours du deuxième semestre 1976 et 520 pendant le deuxième semestre 1977.

Ces deux chiffres considérés isolément témoigneraient d'une certaine mauvaise santé économique des entreprises de transport routier. Mais ils méritent, si l'on veut disposer d'une appréciation globale plus complète, d'être redressés par l'évolution de l'indice brut des effectifs salariés de ce secteur, tel est l'objet du tableau 8 qui n'avait pas été établi pour 1976. Cet indice - base 100 au 31 décembre 1974, se situe au 30 septembre 1977 à 97,4 pour l'ensemble des activités, mais à 103,7 pour les transports terrestres et auxiliaires.

2.5. Chômage (Tableaux 9 à 11)

2.5.1. Cette rubrique qui n'intéresse ni la S.N.C.F., ni la R.A.T.P. est couverte en annexe par trois 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° 9 fait apparaître les allocataires en cours à la date du 30 septembre 1976 et les allocataires radiés au cours des douze mois précédant cette date.

Si l'on compare ce tableau à celui publié l'an passé, on peut noter :

Pour toutes activités confondues

- un nombre d'allocataires plus grand en 1976 qu'en 1975 (+ 3,28 %), alors que dans le secteur des transports la situation est inverse, ce qui marque bien que 1975 a été, pour les transports, une mauvaise année et qu'une reprise a été constatée en 1976,
- le nombre d'allocataires radiés a été plus élevé,
- la durée moyenne de l'indemnisation du chômage s'est accrue.

Le tableau n° 10 fait apparaître, mois par mois, le nombre des premiers paiements effectués au cours de l'année 1977 en ce qui concerne les allocations spéciales.

Une comparaison des années 1976 et 1977 marque bien l'augmentation du chômage indemnisé (sauf, pour les transports ferroviaires hors S.N.C.F.), le secteur le plus frappé étant celui des transports routiers (+ 13 %). La situation cependant est meilleure en 1977 qu'elle n'était en 1975.

Le tableau n° 11 montre l'évolution en 1977 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.

On peut remarquer que le nombre de bénéficiaires de l'allocation supplémentaire d'attente représente en moyenne 25 % des chômeurs bénéficiaires de l'allocation spéciale dans chacun des secteurs du transport considérés.

2.5.2. 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 1976 et 1977.

Période	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emploi (résultats bruts)		
	Transport - 1 -	Toutes activités - 2 -	% colonne 1/2
<u>Moyenne 1975</u>	18.546	839.715	2,20
1er trimestre 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
<u>Moyenne 1976</u>	22.059	935.644	2,35
1er trimestre 1977	25.522	1.020.563	2,5
2ème " 1977	22.889	967.696	2,36
3ème " 1977	25.649	1.175.082	2,18
4ème " 1977	28.336	1.144.890	2,47
<u>Moyenne 1977</u>	25.598	1.077.057	2,37

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, représente 67 % du total.

On peut donc considérer qu'en moyenne, et sans tenir compte des variations trimestrielles, le nombre de demandeurs d'emploi des transports terrestres qui se situaient mensuellement à environ 16.000 en 1976 est passé à 18.750 en 1977.

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

- la courbe des demandeurs d'emplois dans les transports suit la courbe générale,
- le nombre des demandeurs d'emplois a augmenté de 16 % en 1977, la situation la plus dégradée étant celle du quatrième trimestre 1977.

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

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.

Les développements consacrés dans le précédent rapport aux actions de formation professionnelle assurée par la S.N.C.F. restent valables. Ils ont néanmoins été repris pour en faciliter la lecture en même temps qu'ils ont été précisés et complétés.

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 2 centres d'apprentissage comprenant 24 annexes. Cette formation dispensée en 2 ans, prépare essentiellement à des emplois d'ouvriers qualifiés 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 supérieur à 95 %.
- Au-delà, les meilleurs d'entre eux (environ 70) suivent sur 2 ou 3 ans des cours 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 3 ans de plus au "niveau Ingénieur" et accèdent au "niveau Cadre".

2°) Les élèves, recrutés directement au 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. Ensuite, environ 60 % des anciens élèves sont reçus à un examen de la filière qu'ils ont choisie (mouvement, direction et encadrement des établissements exploitation, bureaux des gares...), leur donnant accès au "niveau maîtrise". Après, ils peuvent préparer un concours d'accès au "niveau cadre" (inspecteur) : 6 à 8 % d'entre eux le passent avec succès.

- nombre d'élèves :

1975 : 250 dont 45 jeunes filles
 1976 : 300 dont 90 jeunes filles
 1977 : 196 dont 56 jeunes filles.

3°) Les techniciens "exploitation". En septembre 1977, un concours a été organisé pour la première fois, s'adressant à des candidats du niveau du baccalauréat, en vue de pourvoir des emplois de maîtrise dans la fonction Transport. 150 techniciens "exploitation" environ, sont recrutés ou en cours de recrutement.

4°) 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 1.800 attachés par an.

5°) Les embauchés sans qualification sont recrutés dans un emploi de début, après avoir satisfait à un examen d'admission comportant des épreuves simples et si nécessaire à un examen psychotechnique. 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 leurs 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.

6°) Les stagiaires. La loi du 5 juillet 1977 étant applicable à la S.N.C.F., celle-ci a accueilli, fin 1977 et début 1978, 500 stagiaires environ, après s'être assurée que ceux-ci possédaient bien les aptitudes, psychologiques notamment, leur permettant éventuellement un embauchage à la fin de leur stage.

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		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
Cadres	373.222	404.353	248.753	1	5	1
Agents de maîtrise	2.662.775	2.253.063	1.282.337	28	34	43
Agents d'exécution	8.351.933	8.236.030	9.182.547	43	46	75
						11(1)
	11.387.930	10.893.446	10.713.637	72	85	130

(1) dont 9 auxiliaires et 2 contractuels.

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

	1974	1975	1976
Effectifs S.N.C.F.	286.541	277.121	272.519
Nombre d'heures de stagiaires	11.387.930	10.893.446	10.713.637
Equivalence en agents/année	6.470	6.304	6.200
Rapport en %	2,25 %	2,27 %	2,28 %
<u>Effectif en formation</u>			
Effectif total			

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

<u>Type de stage (1)</u>	1974	1975	1976
- Prévention	1.885	2.315	2.048
- Adaptation dont hors entreprise	64.464	55.678	53.489 (64)
- Promotion dont hors entreprise	15.373 (37)	16.569 (55)	14.657 (92)
- Perfectionnement des connaissances dont hors entreprise	118.697 (2.936)	118.688 (2.379)	102.431 (1022)

(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		
	1974	1975	1976
<u>Fonctionnement des stages</u> (organisés dans l'entreprise)	114.120.982	135.159.122	128.718.921
<u>Rémunérations</u> (versées aux stagiaires par l'entreprise)	277.878.439	321.068.165	363.812.620
<u>Autres dépenses</u>	12.813.430	9.871.768	10.441.920
Total	404.812.851	466.099.055	502.973.461

5°) Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle

1972	1973	1974	1975	1976 (1)	1977
4,1 %	4,1 %	4,7 %	4,7 %	4,5 %	4,4 %

(1) En 1976, la part de l'E.D.F. était de 4,7 %, celle d'Air France de 7,8% (y compris les navigants), celle des charbonnages de France de 4,5 %.

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 3^{ème} de l'enseignement secondaire, dans 2 sections :

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

1°) La 1^{ère} section conduit en 3 ans au C.A.P. de mécanicien d'entretien.

2°) La 2^{ème} section conduit :

- pour la moitié des élèves au C.A.P. (certificat d'aptitude professionnelle) d'électromécanicien, en 3 ans,
- pour l'autre moitié (les 26 meilleurs), au C.A.P. d'électromécanicien, 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 pratiquement de 100 %.

Les 2/3 des élèves de l'Ecole technique sont apparentés à des agents de la Régie.

Sur les 2.500 élèves 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 :

Catégories d'emploi	Nombre d'heures de stage				Nombre de congés-formation accordés			
	1973	1974	1975	1976	1973	1974	1975	1976
Cadres	26.917	47.674	46.195	66.419			21	7
Agents de maîtrise	105.651	155.872	159.058	170.945			307	400
Agents d'exécution	803.246	898.546	772.294	1.042.057			310	384
TOTAL	935.814	1.102.092	977.547	1.279.421	-	-	638	791

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

	1973	1974	1975	1976
Effectifs R.A.T.P.	36.579	36.623	36.759	36.951
Nombre d'heures de stagiaires	945.814	1.102.092	977.547	1.279.421
Equivalence en agents/année	521	607	539	704
Rapport en % <u>en formation</u> effectifs	1,42	1,66	1,47	1,91

3°) Nombre de stagiaires par type de stage

Type de stage	1973	1974	1975	1976
Prévention	1	24	42	518
Adaptation (dont hors entreprise)	6.646 (3)	3.533 (64)	3.092 (42)	2.038 (29)
Promotion (dont hors entreprise)	7.627 (7)	3.539	1.848 (103)	1.624 (128)
Perfectionnement des connaissances (dont hors entreprise)	13.244 (632)	15.997 (660)	10.320 (1.168)	21.901 (1.983)

4°) Coût de la formation

	Montant des dépenses effectivement consenties			
	1973	1974	1975	1976
Fonctionnement des stages (organisés dans l'entreprise)	13.937.062	18.407.130	22.781.186	23.022.891
Rémunérations (versées aux stagiaires par l'entreprise)	19.536.975	26.348.148	27.342.371	40.122.171
Autres dépenses	479.844	523.770	1.386.101	3.053.403
TOTAL	33.953.881	45.279.048	51.509.658	66.198.465

Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle				
1972	1973	1974	1975	1976
2,99 %	2,94 %	3,39 %	3,29 %	3,73 %

3.3. Transports routiers (Tableau 12)

Le dispositif de formation professionnelle progressivement mis en place dans les transports routiers conjointement par les pouvoirs publics et les organisations professionnelles semble de nature à couvrir l'ensemble des besoins à satisfaire.

3.3.1. Au niveau de la formation initiale, ont été créés, à tous les niveaux des diplômes particuliers au transport.

- a) - six universités préparent à des diplômes impliquant l'étude du transport,
 - des départements "transport logistique" d'I.U.T. forment des techniciens supérieurs titulaires de D.U.T.,
 - d'autres écoles dispensent un enseignement supérieur des transports : école supérieure des transports (E.S.T.) au sein de l'école nouvelle d'organisation économique et sociale (E.N.O.E.S.), H.E.C., E.S.S.E.C., école des praticiens du commerce international (E.P.S.C.I.) ;
- b) certains lycées techniques comportent des sections de préparation au brevet de technicien "transports" ;
- c) de nombreux collèges d'enseignement technique (C.E.T.) préparent au brevet d'études professionnelles d'agent du transport ;
- d) de nombreux collèges aussi préparent au C.A.P. de conducteurs routiers. Ce C.A.P. peut également être préparé et obtenu par la voie de l'apprentissage.

- e) à noter également l'existence d'un C.A.P. de déménageur professionnel et d'un C.A.P. de mécanicien poids lourds ;
- f) enfin une école gérée par l'A.F.T. prépare à l'emploi d'agent de maîtrise.

3.3.2. Les adultes à la recherche d'un premier emploi, en particulier les candidats-conducteurs de poids lourds, peuvent recevoir une formation appropriée, soit dans des centres A.F.P.A., soit dans le cadre des obligations militaires, dans des centres de préparation de l'Armée (Durée des stages : 16 à 19 semaines), soit enfin dans les centres A.F.T. et Promotrans.

Dans le même esprit, sont organisés des stages d'adaptation rapide au métier de conducteur dits "stages U.P.A." d'une durée de 2 à 6 semaines.

3.3.3. Dans le cadre de la formation continue, sont proposés aux salariés des entreprises :

- des stages d'adaptation et de perfectionnement des salariés,
- des stages d'information et de perfectionnement des chefs d'entreprises et des cadres dirigeants.

3.3.4. Enfin est assurée la préparation à l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur, attestation qui est requise, sauf en cas de détention de certains diplômes, des personnes désireuses de créer une entreprise de transports de marchandises, de voyageurs ou de location de véhicules industriels.

*
* *

Le tableau n° 12 retrace les actions conduites et les résultats obtenus, d'année en année, depuis 1973. Les données recueillies sont beaucoup plus complètes que celles fournies dans le rapport présenté en 1977.

* * *

3.4. Navigation fluviale

3.4.1. Formation des jeunes et 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 depuis 1975.

Si le nombre de contrats d'apprentissage enregistrés au départ était encourageant, l'assiduité aux stages n'était que de l'ordre de 30 % en raison des nombreuses ruptures de contrat avant et en cours de scolarité.

La situation s'est améliorée. En 1977, avec 92 contrats en cours (4 concernant les jeunes filles), on est arrivé à une assiduité - donc à une confirmation des contrats - de 76 %. Ainsi la formation effective

a porté sur 17 apprentis en 1974, 26 en 1975 et 34 en 1976. En 1977, la formation porte sur 68 apprentis (1ère et 2ème années confondues), soit un doublement de l'effectif par rapport à 1976.

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.

4. Les conditions de travail

4.1. Durée du travail (Tableau 13 - graphique 13 bis - tableau 14)

La durée moyenne hebdomadaire du travail dans les transports terrestres et auxiliaires, observée à travers les résultats de l'enquête trimestrielle sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre du Ministère du Travail - qui ne porte sur aucun établissement de moins de 10 salariés - reste très supérieure à celle que l'on constate dans l'une quelconque des autres activités, et à la moyenne nationale, notamment en ce qui concerne les "ouvriers", et particulièrement les "ouvriers" dans les transports routiers de marchandises (tableau n° 13 et graphique n° 13 bis).

S'il y a un léger progrès à tous les niveaux, les écarts entre les niveaux se maintiennent à peu près constants.

Or, d'une part il faut rappeler que 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 du travail est le plus souvent voisine de 40 heures : la durée moyenne de travail constatée s'en trouve abaissée.

D'autre part, la durée moyenne hebdomadaire du travail des conducteurs routiers est à l'évidence encore supérieure à celle observée (à travers l'enquête trimestrielle du Ministère du Travail) pour les ouvriers des transports de marchandises puisque sont visés aussi sous la rubrique "ouvriers" des personnels sédentaires dont la durée de travail est plus proche de celle des "employés" que de celle des "roulants".

En outre, il faut garder en mémoire que la durée du travail est, pour les personnels roulants, inférieure à la durée de présence au travail, compte tenu des "temps à disposition" et "équivalence".

L'examen du tableau de répartition en pourcentage, par groupe d'activité, des "ouvriers", selon la durée du travail (tableau n° 14), révèle qu'au 1er avril 1977, une proportion de 35,9 % des "ouvriers" du transport terrestre avaient une durée de travail de 48 heures ou plus, très loin au-delà du pourcentage relevé pour toute autre activité (11,3 % étant le maximum immédiatement inférieur, pour la "restauration et l'hébergement", et 3,7 % en moyenne nationale).

30,3 % des "ouvriers" des transports terrestres et auxiliaires avaient une durée de travail de 48 heures ; les pourcentages les plus élevés dans d'autres activités n'atteignaient pas 8 %, la moyenne nationale étant 2,8 %.

De même, les "ouvriers" des transports terrestres et auxiliaires sont les plus nombreux à travailler de 46 heures à moins de 48 heures : 12,6 % (10,7 % dans "réparation et commerce de l'automobile", 3 % en moyenne nationale).

Ainsi 48,5 % des ouvriers du transport terrestre effectuaient 46 heures ou plus de travail, la moyenne nationale étant 6,7 % et aucune autre activité n'atteignant 17 %.

Les écarts en matière de durée de travail par rapport aux autres branches d'activité, restent donc importants, et préoccupants.

4.2. Contrôle des conditions de travail

Les développements de caractère général consacrés à cette question dans le précédent rapport ne sont pas à modifier. Une précision est cependant à apporter en ce qui concerne le renforcement des effectifs des agents chargés du contrôle, renforcement auquel il avait été fait allusion et qui est expressément prévu dans le programme d'action prioritaire n° 12 relatif à l'amélioration des conditions de travail inséré dans le VII^e Plan. Le nombre des inspecteurs du travail (transport) a été augmenté de 2 unités (68 contre 66) et celui des contrôleurs des transports terrestres de 20 unités.

L'objectif 1980 est de parvenir à un effectif de 77 inspecteurs du travail (transport) et de 340 contrôleurs des transports terrestres.

Un des points les plus discutés concerne les conditions dans lesquelles est assuré le contrôle des conditions de travail dans les entreprises de transport routier. Des divergences de vues sérieuses existent en la matière entre d'une part les organisations syndicales de salariés qui considèrent le contrôle comme très insuffisant aussi bien quant au nombre des opérations de contrôle effectuées qu'en raison des instructions données aux agents au sujet de l'établissement des procès-verbaux, d'autre part les organisations d'employeurs qui, à l'inverse, jugent le contrôle comme important, voire excessif, et dans un certain nombre de cas inutilement tracassier. L'administration, prise entre ces deux courants contraires, s'est efforcée, dans un souci de clarification et de précision, de fournir aux deux parties un bilan chiffré aussi exact que possible, de la situation.

En termes quantitatifs, le contrôle peut s'opérer en chiffres globaux sur 25.000 entreprises, 150.000 conducteurs, 36 millions de journées transport (150.000 x 240). Par rapport à ces données de base, il est malaisé de dire très exactement à quel niveau se situe en pratique le contrôle et ceci pour plusieurs raisons :

- les contrôles sont opérés soit sur route, soit en entreprise,

- sur route ils affectent indistinctement les conducteurs des entreprises de transport pour compte propre et ceux des entreprises de transport pour compte d'autrui. Ils sont réalisés tantôt par les différents corps de police agissant seuls, tantôt par ces mêmes agents assistés des contrôleurs des transports terrestres et par des inspecteurs du travail (transport),

- en entreprise, certains contrôles effectués par les inspecteurs du travail (transport) ne portent pas sur les temps de travail et de conduite mais sur d'autres aspects de la réglementation sociale : licenciements, hygiène et sécurité, salaires, conflits collectifs etc ...

Malgré ces difficultés et l'imperfection du recueil de données statistiques de grande précision, les indications ci-après doivent pouvoir être considérées comme correspondant à un reflet correct de la situation, s'agissant exclusivement du transport pour compte d'autrui et étant observé que les procès-verbaux établis par la gendarmerie n'ont pas été pris en considération en raison de leur caractère trop global (68.000 infractions relevées).

a) nombre d'entreprises contrôlées	1976	1977
- par prélèvement de disques	2.150	3.800
- par les inspecteurs du travail et de la main-d'oeuvre	2.600	2.600 (chiffre provi- soire)
Total	4.750	6.400

b) nombre d'équipages contrôlés		
- sur route		80.000
- en entreprise	10.400	17.600

c) nombre de journées transport contrôlés		
- sur route		158.000
- en entreprise	160.000	203.000

d) les infractions constatées font apparaître une amélioration modeste mais encourageante de la situation ainsi que ceci ressort du tableau ci-après :

année	Temps de conduite				minimum de repos (moins de 8 h.)
	continue	journalier	hebdomadaire (+ 48 h.)	sur 14 jours (+ 92 h.)	
1976	13,3	19,8	16,7	16,4	26,3
1977	10,3	17,3	11,6	11,4	25,2

e) Le niveau des amendes n'a qu'une signification très relative en raison des délais qui s'écoulent entre la constatation des infractions, l'intervention des décisions de justice et leur comptabilisation. Ils portent de ce fait sur un nombre de cas limité. Sur 9.400 amendes prononcées, 56,4 % sont inférieures à 100 F., 34,4 % sont comprises entre 101 et 220 F et 9,1 % sont supérieures à 220 F.

4.3. Accidents du travail (Tableaux 15, 15 bis et 16)

Les données statistiques annexées qui figurent dans les tableaux 15 et 16 montrent que le nombre d'accidents est beaucoup plus important 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.

Les remarques faites l'année dernière demeurent valables, mais on constate une détérioration de la situation particulièrement sensible dans le domaine des transports de marchandises en ce qui concerne les accidents du travail mortels qui ont augmenté de 20 %. Par contre, la situation demeure stable et même s'améliore en ce qui concerne les accidents mortels pour les transports de voyageurs .

Alors que sont regroupés sous une même rubrique "transports et manutention", les accidents sont plus nombreux dans le seul secteur "transport". La comparaison avec le secteur de l'industrie, du bâtiment et des travaux publics qui passe pour un secteur à risques, montre que dans cette dernière activité, l'amélioration est constante bien que la situation soit moins favorable que dans les transports en ce qui concerne les accidents avec arrêt de travail et les accidents graves ; par contre, elle est nettement meilleure sur le plan des accidents mortels.

Il a paru intéressant, cette année, de faire apparaître, pour quelques activités, dans un nouveau tableau (15 bis) les taux de cotisations d'accidents du travail qui sont fondés sur les risques réels de chaque branche d'activité.

Ce tableau reprend uniquement la tarification collective. Il est rappelé que ce type de cotisations est applicable :

- . aux nouveaux établissements
- . et aux établissements de moins de 20 salariés dans la mesure où l'entreprise à laquelle ils appartiennent n'occupe pas un effectif égal ou supérieur à 20 salariés.

Pour les entreprises de plus de 20 salariés, est applicable soit une tarification mixte (établissement de 20 à 99 salariés), soit une tarification individuelle (établissement d'au moins 100 salariés).

Ce tableau confirme que dans le secteur des transports les risques sont plus faibles pour les transports de voyageurs que pour les transports de marchandises. Il apparaît également que le risque est légèrement plus faible dans les entreprises de location de véhicules industriels ; par contre il est plus élevé pour les transports fluviaux.

4.4. Comités d'hygiène et de sécurité (Tableau 17)

Le tableau n° 17 fait apparaître, en ce qui concerne les Comités d'hygiène et de sécurité, la situation au 31 décembre 1977 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 C.H.S., 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 - Comités d'entreprise - Sections syndicales

4.5.1. Transports routiers -

Les différents éléments d'information chiffrés produits dans le tableau ci-dessous sont à interpréter en fonction des indications déjà fournies dans la même forme dans le rapport afférent à l'année 1976. Ils n'ont pas un caractère exhaustif du fait notamment que, pour les délégués du personnel, les employeurs ne sont pas tenus de faire parvenir à l'Inspection du Travail-Transport les procès-verbaux de scrutin ou de carence.

Les chiffres 1976 confirment les observations antérieures. Les entreprises "assujetties" ayant effectivement des délégués du personnel ne représentent guère qu'un tiers de l'ensemble. Par rapport aux obligations légales, la situation est beaucoup plus favorable en matière de comités d'entreprise. En 1976, sur 1.130 entreprises assujetties, 1.059 ont constitué ou procédé au renouvellement de tels comités, soit 93,7 %.

	1974	1975	1976
a) Délégués du personnel			
- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	5.711	5.955	6.068
- Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant des délégués	1.822	2.050	2.122
- Nombre de procès-verbaux de carence	426	488	363
b) Comités d'entreprise			
- Nombre d'entreprises ou d'établissements assujettis	1.116	1.128	1.130
- Nombre d'entreprises ou d'établissements ayant un comité	869	916	976
- Nombre de procès-verbaux de carence	158	110	83

Le tableau n° 18 rend compte pour la période du 1er janvier 1970 au 31 décembre 1976 du nombre de membres titulaires élus dans les entreprises ou établissements assujettis ainsi que des résultats obtenus par les organisations syndicales et les non-syndiqués.

4.5.2. Transports urbains.

Le tableau n° 19 rend compte du résultat des élections aux comités d'entreprise pour la période du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1976.

4.5.3. Voies ferrées d'intérêt local.

Le tableau n° 20 comporte les mêmes résultats, pour la même période.

4.5.4. R.A.T.P. (Tableaux 21, 21 a, 21 b, 21 c)

Les élections au comité d'entreprise auront lieu en 1978. En 1977, le personnel a voté pour le conseil de discipline, le conseil de prévoyance et les commissions de classement.

Les résultats des élections de 1974 et de 1976 au comité d'entreprise font l'objet du tableau 21 ; les résultats aux autres élections des tableaux 21 a, 21 b, 21 c.

4.5.5. S.N.C.F. (Tableau 22)

Ce tableau qui tient compte des élections professionnelles qui ont eu lieu en février 1978 donne la situation la plus récente de la représentation syndicale au sein de l'entreprise, ainsi que les variations constatées depuis 1975.

4.5.6. Sections syndicales et délégués du personnel.

Les tableaux n°s 23, 24 et 25 rendent respectivement compte :

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

4.6. Mouvement de grève.

Le tableau n° 26 rend compte du nombre de journées perdues par fait de grève.

Le caractère non exhaustif des données recueillies ne permet pas de faire des commentaires sur ces dernières, sauf à observer que 1977 est celle qui comporte le nombre le plus élevé de journées perdues.

5. Rémunérations

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.

	indice au 1/1/74	1974 (1)	indice au 1/1/75	1975 (1)	indice au 1/1/76	1976 (1)	indice au 1/1/77	1977 (1)	indice au 1/1/78
Navigation intérieure	100	14,83	114,83	8,35	124,42	11,8	138,33	9,95	152,10
Transports routiers :									
marchandises	100	15	115	14,04	131,14	11,03	145,60	10	160,16
voyageurs	100	16,6	116,6	14,04	133	11,03	147,66	10	162,42
Transports urbains	100	20,45	120,45	15,77	139,4	13,05	157,63	10	173,39
Ordures ménagères	100	21,6	121,6	14,8	139,6	13,1	157,9	9,08	172,23
Téléphériques	100	18,85	118,85	18,18	140,45	12,2	157,6	9,17	172,05
Ensemble des activités (salaire effectif horaire)	100	20,2	120,2	14,8	138,1	15,1	159	12,1	176,8
Indice des prix de détail (INSEE)	100	15,2	115,2	9,6	126,3	9,9	137,9	9	150,3

(1) Majoration intervenue au cours de l'année en cause.

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.

6.1.1. 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.

6.1.2. 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 3.700 cotisants alors que sont servies plus de 39.000 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.

6.1.3. Les catégories de personnel autres que celles visées ci-dessus, autrement dit les salariés, 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.

6.1.4. 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 données statistiques fournies au titre de ce rapport figurent dans le tableau n° 27 et portent sur le nombre des bénéficiaires, le rapport nombre de retraités sur actifs cotisants, le montant des pensions servies et les taux des cotisations.

6.3. Les évolutions constatées en 1977 dans les différents régimes de retraite dont relève la main-d'oeuvre employée dans les entreprises de transport terrestre ont été des plus limitées.

Le régime spécial de la S.N.C.F. n'a pas été modifié.

Des études ont été entreprises au niveau interministériel sur un certain nombre de points de portée réduite, la principale étant relative à l'institution éventuelle d'un régime de retraite complémentaire à appliquer aux agents quittant l'entreprise sans avoir droit à pension. La décision à intervenir concernerait, mutatis mutandis, le personnel de la R.A.T.P. se trouvant dans cette situation.

Le régime spécial de cette dernière entreprise a donné lieu à quelques adaptations mineures touchant :

- l'extension au personnel de la Régie du bénéfice des améliorations apportées au Code des pensions civiles et militaires en matière de réversion sur les veufs et les orphelins,

- l'octroi d'une pension proportionnelle à jouissance immédiate aux femmes-agents comptant au moins 15 années de services effectifs, mère d'un enfant vivant de plus d'un an et atteint d'une invalidité égale ou supérieure à 80 %.

Enfin, le Conseil d'Administration a proposé à la demande des autorités de tutelle une modification destinée à tenir compte des dispositions de la loi n° 75-617 du 11 juillet 1975 portant réforme du divorce.

Le Conseil d'Administration de la C.A.M.R., qui a été renouvelé en 1977, a été également invité à tenir compte de ces dispositions.

Les salariés qui exercent leur activité dans les entreprises de transports routiers ou auxiliaires de transports terrestres ont bénéficié de l'évolution intervenue dans le régime général de sécurité sociale et le régime de retraite complémentaire institué par le décret n° 55-1297 du 30 octobre 1955 dont ils relèvent et qui est coordonné, comme les régimes similaires des autres professions par l'A.R.R.C.O.

Le nombre de bénéficiaires de la prestation de retraite anticipée qui permet aux conducteurs de cars ou de camions d'une charge utile supérieure à 7 tonnes ou de tracteurs d'une puissance égale à 16 CV, d'obtenir dès 60 ans une pension d'un montant égal à celle à laquelle ils auraient pu normalement prétendre à 65 ans, a pour la première fois diminué de 6 unités, de juillet 1976 au 30 juin 1977.

Cette évolution paraît résulter de l'incidence combinée

- d'une part, de la réforme de l'invalidité du régime général de la sécurité sociale intervenue à la suite de la loi du 31 décembre 1971 qui a eu pour conséquence principale d'assouplir les conditions imposées en

vue de bénéficiaire, pour raison d'usure prématurée de l'organisme, d'une pension d'invalidité avant 60 ans et, à partir de cet âge, d'une pension de vieillesse au taux normalement acquis à 65 ans ;

- d'autre part, des mesures permettant aux anciens prisonniers, déportés et anciens combattants de bénéficier également d'une pension de vieillesse du régime général de la sécurité sociale au taux normalement acquis à 65 ans, lorsqu'ils justifient de 37,5 ans d'assurance entre 60 et 65 ans selon la durée de captivité et des services militaires en temps de guerre (loi du 21.11.73 - décret du 23.1.74 modifié par décret du 31.12.74) ;

- enfin, des mesures prises en matière de retraite en faveur des travailleurs manuels qui se sont traduites, pour les personnels de conduite des véhicules de transports terrestres d'un poids total autorisé en charge supérieur à 12 tonnes, par l'obtention à 60 ans d'une pension du régime général au taux normalement acquis à 65 ans.

Une telle évolution devrait se confirmer au cours des prochaines années.

6.4. Garantie de ressources.

L'accord national signé le 13 juin 1977 entre le C.N.P.F. et les Confédérations syndicales représentatives a étendu, au profit des salariés démissionnaires de leur emploi après l'âge de 60 ans, les modalités de garantie de ressources (70 % du salaire brut + antérieur), qui avaient été mises en place dès 1972 en faveur des salariés licenciés de leur emploi à partir du même âge.

Dans le secteur des transports, la conclusion de cet accord appelle les principales observations suivantes :

- tout d'abord il ne s'applique pas de droit aux agents non permanents en fonction à la R.A.T.P. et à la S.N.C.F. qui ne sont pas compris dans le champ d'application fixé pour l'assurance chômage par l'article L 351-11 du Code du Travail. Des études sont en cours au sujet des conditions dans lesquelles une extension des dispositions de cet accord pourrait être envisagée en faveur des personnels visés ci-dessus. Il est difficile de préjuger la décision qui pourra être prise à cet égard ;

- en second lieu se pose un problème qui n'est d'ailleurs pas spécifique au secteur des transports, mais qui concerne divers personnels appartenant à ce secteur : il s'agit du sort fait aux salariés qui, à un titre quelconque, bénéficient à 60 ans d'une pension vieillesse du régime général au taux applicable à 65 ans et qui, de ce fait, se trouvent exclus du bénéfice de la garantie de ressources alors que celle-ci pourrait se révéler dans certains cas plus avantageuse pour eux.

*

* *

TABLEAUX ANNEXES AU RAPPORT
SUR L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA MAIN D'OEUVRE DANS
LES ENTREPRISES DE TRANSPORTS TERRESTRES

ANNEE 1977

*
* *

- Tableau n° 1 - Effectifs - Transports routiers - 1975
- Tableau n° 1 bis - " " " - 1973-1974
- 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 - Indices bruts des effectifs salariés selon le groupe d'activités
- Tableau n° 9 - Nombre de chômeurs allocataires 1976
- Tableau n° 10 - Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1977
- Tableau n° 11 - Allocations supplémentaires d'attente de chômage 1977
- Tableau n° 12 - Formation professionnelle dans les transports routiers
- Tableau n° 13 - Durée hebdomadaire du travail dans les transports routiers
- Graphique n° 13 bis - 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° 15 bis - Taux de cotisations "Accidents du travail" pour divers secteurs

- 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
- Tableaux n° 21 à - Représentations syndicales à la R.A.T.P.
- 21 c
- Tableau n° 22 - Représentations syndicales à la S.N.C.F.
- Tableau n° 23 - Nombre de sections syndicales d'entreprises
- Tableau n° 24 - Nombre de sections par tendance syndicale
- Tableau n° 25 - Nombre de délégués par tendance syndicale
- Tableau n° 26 - Nombre de journées perdues par faits de grève
- Tableau n° 27 - Eléments statistiques sur les régimes de retraites.

Transports routiers - Effectifs (Source SAEF)
France Métropolitaine (non compris auxiliaires de transport)

C.S.T.F. 29 - Tableau n° 1

Catégories d'entreprises	Type de transport	Nombre d'entreprises		Effectifs					
		1975		Ensemble salariés + non salariés		Salariés		Salariés roulants	
		Nombre	Répartition %	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	% (5)
Toutes entreprises	Total	28.229		243.454		217.830		145.158	
	Marchandises	25.445		179.162		156.043		103.079	
	Voyageurs	2.784		64.292		61.787		42.079	
Entreprises sans salariés	Marchandises	9.949	45,0	10.301	17,5				
	Voyageurs	694	34,9 (1)	808	11,3 (1)				
Entreprises de moins de 10 salariés (y compris celles sans salariés)	Marchandises	22.095	86,8	58.848	32,8	37.288	23,9	31.605	30,7
	Voyageurs	1.991	71,5 (2)	7.164	11,1 (2)	4.975	8,1 (2)	4.541	10,8
Entreprises de 10 à 50 salariés	Marchandises	2.940	11,6	62.397	34,8	61.208	39,2	40.996	39,8
	Voyageurs	614	22,1 (2)	13.558	21,1 (2)	13.249	21,4 (2)	10.291	24,5
Entreprises de plus de 50 salariés	Marchandises	410	1,6 (2)	57.917	32,3	57.547	36,9	30.478	29,6
	Voyageurs	179	6,4 (2)	43.570	67,8	43.563	70,5	27.247	64,8
	dont urbains	47	49,1 (3)	18.613	96,5	18.613	96,7	11.704	96,0
	interurbains	132	4,9 (4)	24.957	55,4	24.950	58,7	15.543	52,0
Entreprises de plus de 200 salariés	Marchandises	71	0,3	27.695	15,5	27.466	17,6	13.187	12,8
	Voyageurs	55	2,0 (2)	31.532 (6)	49,0 (2)	31.532	51,0	19.169	45,6
Entreprises de plus de 300 salariés	Marchandises	32	0,1	18.201	10,2	18.200	11,7	8.559	8,3
	Voyageurs	35	1,3	26.347 (6)	41,0	26.347	42,6 (2)	15.768	37,5

- (1) Pourcentage des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de moins de 10 salariés pour chaque secteur de transport
- (2) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de chaque secteur de transport
- (3) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de transport urbain.
- (4) Pourcentage de l'ensemble des entreprises (ou de l'effectif des entreprises) de transport interurbain.
- (5) Pourcentage de l'ensemble des roulants des entreprises de chaque secteur de transport
- (6) dont 16.141 dans les transports urbains et 15.591 dans les transports interurbains
- (6) dont 14.087 dans les transports urbains et 12.260 dans les transports interurbains

> 200 salariés.
 > 300 salariés.

- Transports routiers - Effectifs - (Source 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	27.232		26.251		239.360		239.030		214.991		215.592		141.821		141.119	
	Marchandises	24.547		23.722		182.245		179.998		160.262		158.797		105.040		102.382	
	Voyageurs	2.685		2.529		57.115		59.032		54.729		56.795		36.781		38.737	
Entreprises sans salariés	Marchandises	9.451	44,8	8.887	43,7	9.909	16,7	9.300	16,6								
	Voyageurs	653	32,5 (1)	550	31,0 (1)	746	10,2 (1)	637	9,8 (1)								
Entreprises de moins de 10 salariés (y compris celles sans salariés)	Marchandises	21.113	86,0	20.329	85,7	59.164	32,4	55.999	31,1	38.519	24,0	36.207	22,8	32.519	(5)	30.462	(5)
	Voyageurs	2.007	74,7 (2)	1.772	70,06 (2)	7.342	12,9 (2)	6.467	11,0 (2)	5.171	9,5 (2)	4.555	8,0 (2)	4.566	12,4	4.095	10,6
Entreprises de 10 à 50 salariés	Marchandises	3.003	12,2	2.977	12,5	61.933	34	63.137	35,1	60.728	37,9	61.701	38,9	40.932	38,9	41.520	40
	Voyageurs	524	19,6 (2)	585	23,1 (2)	11.807	20,7 (2)	12.772	21,6 (2)	11.598	21,1 (2)	12.457	22 (2)	8.802	23,9	9.777	25,2
Entreprises de plus de 50 salariés	Marchandises	431	1,8 (2)	416	1,8 (2)	61.148	33,6 (2)	60.862	33,8	61.015	38,1	60.829	38,3	31.589	30,1	30.400	29,7
	Voyageurs :	154	5,7 (2)	172	6,8 (2)	37.966	66,4 (2)	39.793	67,4	37.960	69,4	39.783	70,0	23.413	63,7	24.865	64,2
	dont urbains	59	20,2 (3)	46	53,5 (3)	21.158	89,2 (3)	18.049	95,3	21.158	89,2	18.049	95,3	12.969	87,6	11.159	94,1
	interurbains	95	4,0 (4)	126	5,1 (4)	16.808	50,3 (4)	21.744	54,2	16.808	50,3	21.744	54,2	10.444	47,5	13.706	51,0
Entreprises de plus de 200 salariés	Marchandises	68	0,3	70	0,3	28.671	15,7	29.828	16,6	28.669	17,9	29.828	18,8	13.301	12,7	13.322	13,0
	Voyageurs	51	1,9 (2)	56	2,2 (2)	27.643	48,4 (2)	28.885	48,9 (6)	27.643	50,5 (2)	28.885	50,9	16.842	45,8	17.785	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 15.967 dans les transports urbains et 12.918 dans les transports interurbains.

- Auxiliaires de transports terrestres (effectifs) -
 (source S.A.E.F.)
 D.F.T.

C.S.T.T. 29 Tableau n° 2

Catégories d'entreprises	Nombre d'entreprises		EFFECTIFS						
			Ensemble (salariés et non salariés)		Salariés		dont roulants		
<u>1975</u>									
Entreprises de moins de 10 salariés	355	40,4 %	1.601	2,4 %	1.491	2,2 %	159	1,6 %	
Entreprises de 10 à 50 salariés	338	38,5 %	8.832	13,3 %	8.800	13,3 %	1.515	15,1 %	
Entreprises de plus de 50 salariés	185	21,1 %	56.121	84,3 %	56.118	84,5 %	8.366	83,3 %	
(dont entreprises de plus de 200 salariés)	(62)	(7,1 %)	(43.725)	(65,7 %)	(43.725)	(65,7 %)	(5.512)	(54,9 %)	
(dont entreprises de plus de 300 salariés)	(34)	(3,9 %)	(36.548)	(54,9 %)	(36.548)	(54,9 %)	(4.071)	(40,5 %)	
Total général	878		66.554		66.409		10.040		
<u>1974</u>									
Entreprises de moins de 10 salariés	328	39,2 %	1.406	2,1 %	1.291	2,0 %	156	1,5 %	
Entreprises de 10 à 50 salariés	310	37,1 %	7.801	12,0 %	7.742	11,9 %	1.503	14,6 %	
Entreprises de plus de 50 salariés	198	23,7 %	56.299	85,9 %	56.294	86,1 %	8.603	83,8 %	
(dont entreprises de plus de 200 salariés)	(55)	(6,6 %)	(42.796)	(65,3 %)	(42.796)	(65,5 %)	(5.781)	(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	13,0 %	8.340	13,0 %	1.553	15,4 %	
Entreprises de plus de 50 salariés	190	19,2 %	54.329	84,3 %	54.326	84,6 %	8.359	83,1 %	
(dont entreprises de plus de 200 salariés)	(53)	(5,3 %)	(40.582)	(62,9 %)	(40.582)	(63,2 %)	(5.242)	(52,1 %)	
Total général	993		64.480		64.218		10.061		

- Evolution des effectif - S.N.C.F. -
(Source : S.N.C.F.)

C.S.T.F. 29 tableau n° 3

Au 31 décembre de l'année considérée	1974	1975	1976	1977
<u>Cadre permanent</u> :				
à partir du 1er octobre 1976				
3ème collègue - Cadres non compris Hors Statut	11 027	11 264	11 453	11 740
2ème collègue - Maîtrise (1)	46 554	47 008	40 160	39 739
1er collègue - Exécution	212 808	205 288	208 951	203 811
<u>Auxiliaires et contractuels</u> (2)	14 715	12 080	10 439	8 970
<u>Apprentis</u>	1 437	1 481	1 516	1 535
TOTAL	286 541	277 121	272 519	265 795
- dont <u>Roulants</u> :				
- Agents de conduite	21 951	21 788	21 748	21 679
- Agents de train	8 114	8 027	8 112	8 094
<u>Sédentaires</u> :				
- Service continu	252 351	243 711	239 455	233 110
- Service discontinu	2 664	2 101	1 688	1 377
- dont <u>Main d'oeuvre féminine</u>	23 855	23 016	21 515	20 858
<u>Admission au cadre</u>	17 463	10 082	13 445	11 090
<u>Sortie des cadres</u>	14 961	16 624	16 744	16 896
dont :				
- départ à la retraite	8 500	11 217	11 287	11 818
- décès	988	1 014	960	847
- démission	4 409	3 082	3 282	2 870
- autres cas	1 064	1 311	1 215	1 361

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

(2) pas de statistiques concernant le personnel contractuel.

Evolution des effectifs à la R.A.T.P.

(Source R.A.T.P.)

Tableau n° 4

Effectifs au 31 décembre	1974	1975	1976	1977
<u>Cadre permanent</u>				
- Cadres non compris hors statut	2 350	2 447	2 568	2 663
- Maîtrise	5 759	5 894	6 036	6 034
- Exécution	28 008	27 980	27 915	27 951
<u>Auxiliaires</u>	412	359	355	348
<u>Contractuels</u>	94	79	77	73
<u>(Apprentis) Elèves de l'Ecole technique</u>	(260)	266	266	(265)
<u>TOTAL</u>	36 623	36 759	36 951	37 069
dont - <u>Roulants</u>				
- Agents de conduite - autobus (machinistes)	7 837	7 964	8 273	8 426
- Agents de conduite - train-	2 421	2 698	2 812	2 944
- Agents d'accompagnement des trains	2 036	1 790	1 537	1 161
- <u>Sédentaires</u>				
- Services continus	24 329	24 307	24 329	24 538
- Services discontinus))))
dont - <u>Main-d'oeuvre féminine</u>	5 623	5 516	5 498	5 406
<u>Admission au cadre</u>	1 322	1 523	1 619	1 680
<u>Sortie des cadres</u>				
dont - départ à la retraite	673	629	707	851
- décès	107	96	103	85
- démission	316	267	262	231
- autres cas	212	311	370	387

NAVIGATION FLUVIALE (EFFECTIFS)

(Source : O.N.N.)

	1972	1973	1974	1975	1976
a) <u>Transporteurs publics et privés</u>					
travailleurs indépendants.....	3 836	3 847	3 521	3 550	3 358
salariés.....	4 621	4 222	4 353	3 917	3 611
dont : salariés des transporteurs publics.....	3 121	2 722	2 463	2 431	2 252
salariés des transporteurs privés.....	1 500	(a) 1 500	1 890	1 486	1 359
personnel de la traction sur berge.....	(1) 47	50	50	49	47
personnel administratif et technique des Cies de navigation..	(a) 1 560	(a) 1 380	(a) 1 200	(a) 1 200	1 200
personnel des bureaux d'affrètement.....	133	131	133	125	125
TOTAL a.....	10 197	9 630	9 630	8 841	8 341
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).....	358	375	418	404	404
agents des T.P.E. (spécialité : voies navigables, ports maritimes).....	1 837	1 819	1 881	1 922	2 137
éclusiers auxiliaires.....	947	920	905	899	920
TOTAL b.....	3 142	3 114	3 204	3 225	3 461
TOTAL a + b.....	13 339	12 744	12 461	12 066	11 802
				en 5 ans, on	
				note une bais-	
				se de 15,22 %	

(a) estimation.

(1) 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'entreprise (transports terrestres) (1)

S E C T E U R S	ANNEE	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL
Transports publics routiers	1975	6	47	54	28	54	59	55	49	28	48	50	52	610
	1976	43	36	31	39	32	33	37	35	22	34	52	36	430
	1977	40	35	40	37	28	35	34	38	17	34	45	40	423
Transports ferroviaires et urbains	1975	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	1976	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	1977	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Transports navigation intérieure	1975	0	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	1
	1977	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Auxiliaires de transport	1975	4	6	4	0	2	6	5	5	4	1	4	6	47
	1976	0	3	4	1	2	5	5	5	2	3	2	5	37
	1977	7	2	11	3	2	3	7	3	2	2	4	5	51
Secteur Total Transport et Transmissions	1975	91	53	60	28	57	65	60	54	32	50	54	60	664
	1976	45	39	35	41	34	39	42	41	24	37	54	43	474
	1977	51	38	53	42	30	39	42	45	19	37	51	48	493

Evolution des défaillances :

A) - en valeur absolue :

Secteur	1973	1974	1975	1976	1977
Transports publics routiers	373 (2)	464 (2)	669	430	425
Transports ferroviaires et urbains			1	0	4
Navigation intérieure			0	1	2
Auxiliaires de transport			47	37	51

- (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 :

	1974/1973	1975/1974	1976/1975	1977/76
Transports et transmissions	+ 31,3 %	+ 30,1 %	- 25,8 %	+ 4 %
Ensemble des activités	+ 31,4 %	+ 16,3 %	- 14,1 %	+ 11,7%

*
**
*

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 ; ce niveau se maintient en 1977 sauf en ce qui concerne le secteur des auxiliaires de transport ;
- 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
EN FONCTION DE LA TAILLE DES ENTREPRISES

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

- Année 1977 -

Mois	Effectifs totaux des établis. concernés (TR+Aux)	Nombre de licenciements Transports routiers					Nombre de licenciements Auxiliaires de transport					Total général	% de e par rapport à b	% de "e" par rapport à l'effectif de l'en- semble des entrep.de la branche d'activité considérée (1) (g)
		Entreprises de				Total	Entreprises de				Total			
		1 à 10 salariés	11 à 49 salar.	50 à 300 salar.	+ de 300 sal.		1 à 10 salariés	11 à 49 salar.	50 à 300 salariés	+ de 300 sal.				
(a)	(b)				(c)					(d)	(e)	(f)	(g)	
Janv.	4.643	92	200	26	13	331	13	18	13	3	47	378	8,14	0,14
Févr.	3.315	117	98	170	-	385	12	44	25	-	81	466	14,05	0,18
Mars	4.034	128	166	36	-	330	16	65	12	1	94	426	10,56	0,16
Avril	4.183	93	157	73	1	324	15	19	38	-	72	396	9,46	0,15
Mai	4.478	119	176	28	1	324	10	42	38	1	91	415	9,26	0,15
Juin	4.192	146	109	35	2	292	20	44	32	2	96	388	9,25	0,14
Juil.	1.739	81	101	6	-	188	21	23	8	-	52	240	13,80	0,09
Août	5.165	96	115	308	-	519	9	43	11	123	186	705	13,64	0,26
Sept.	6.002	134	146	89	5	374	37	54	51	-	142	516	8,59	0,19
Oct.	4.360	202	150	93	14	459	40	73	106	-	219	678	15,55	0,25
Nov.	3.128	129	162	31	1	323	35	45	10	-	90	413	13,20	0,15
Déc.	5.126	228	218	49	1	496	14	26	34	-	74	570	11,11	0,21
Totaux	50.365	1.565	1.798	944	38	4.345	242	496	378	130	1.244	5.589 (2)	11,10	2,11
% (3)		3,91	2,53	1,78	0,15		17,2	5,9	1,98	0,37				

(1) 264.000 salariés

(2) dont 33 représentants du personnel ou délégués syndicaux soit 0,59 %. En ce qui concerne la répartition entre transports de marchandises et transports de voyageurs, bien que les dispositifs statistiques ne permettent pas de faire cette distinction, on peut par recoupements estimer que les licenciements se répartissent à raison de 90 % pour les marchandises et 10 % pour les voyageurs.

(3) Pourcentage de licenciés dans chaque groupe d'entreprises par rapport à l'effectif total des salariés du groupe.

- Indices bruts des effectifs salariés selon le groupe d'activités -

36

- (base 100 au 31 décembre 1974 (1) -

	1974	1975				1976				1977		
	31 décembre	31 mars	30 juin	30 septembre	31 décembre	31 mars	30 juin	30 septembre	31 décembre	31 mars	30 juin	30 septembre
S.N.C.F.	100	99,3	98,5	98,4	96,7	95,9	95,8	96,2	95	94,2	94,1	94,3
R.A.T.P.	100	100,4	100,3	100,5	101	102,3	101,8	101,3	101,6	101,8	101	101,6
Transports Terres- tres et auxiliaires	100	99,2	99,4	98,9	99,2	99,5	101,2	102,2	103,2	102,9	103,8	103,7
Toutes activités réunies	100	99,1	99	98,2	97,5	97,6	98,5	98,4	97,9	97,7	97,9	97,4

(1) Source : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'oeuvre (enquête trimestrielle du Ministre du Travail).

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

Tableau n°9

1976

	Effectifs salariés au 31/12/76			Allocataires en cours au 30/09/76			Allocataires radiés entre le 1/10/75 et le 30/09/76			durée moyenne de chômage en jours
	H	F	Total	H	F	Total	H	F	Total	
Transports ferroviaires (non compris S.N.C.F.)	2.880	701	3.581	86 (2,98)	36 (5,13)	122 (3,40)	96	47	143	268,8
Transports routiers, urbains, et par conduite	224.032	24.521	248.553	3.467 (1,54)	935 (3,81)	4.402 (1,77)	7.451	1.589	9.040	190,5
Navigation intérieure	2.568	743	3.311	147 (5,72)	84 (11,13)	231 (6,97)	195	108	303	236
Auxiliaires de trans- port et agences de voyage	94.669	35.161	129.830	2.145 (2,26)	1.222 (3,47)	3.367 (2,59)	3.751	1.964	5.715	219,8
Ensemble toutes acti- vités confondues	8.697.985	4.582.374	13.280.359	243.633 (2,80)	214.426 (4,57)	458.059 (3,42)	430.471	304.201	734.672	200,1

- Bénéficiaires des allocations spéciales de chômage 1977 -

Tableau n° 10

Nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1977
(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	3	14	771	222	993	60	41	101	383	228	611
Février	10	5	15	770	181	951	34	35	69	460	229	689
Mars	18	8	26	923	186	1.109	32	25	57	493	214	707
Avril	9	3	12	711	134	845	22	14	36	373	158	531
Mai	11	7	18	686	134	820	20	13	33	356	162	518
Juin	16	7	23	728	147	875	23	12	35	365	189	554
Juillet	9	2	11	587	127	714	15	9	24	268	142	410
Août	5	11	16	570	154	724	30	23	53	305	201	506
Septembre	8	7	15	621	129	750	29	15	44	270	203	473
Octobre	7	4	11	668	200	868	15	8	23	328	223	551
Novembre	8	6	14	824	195	1.019	26	16	42	420	286	706
Décembre	8	11	19	950	209	1.159	41	22	63	460	322	782
TOTAL 1977	120	74	194	8.809	2.018	10.827	347	233	580	4.481	2.557	7.038
TOTAL 1976	144	75	219	7.721	1.832	9.553	288	227	515	4.117	2.506	6.603
1977 1976			-11%			+ 13%			+ 12,6%			+6,6%

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

Tableau n°11

39

Allocations supplémentaires d'attente (A.S.A.) (1)
Nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1977

	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	2	1	3	149	51	200	8	4	12	90	53	143
Février	10	5	15	151	46	197	12	15	27	108	61	169
Mars	-	2	2	208	61	269	5	5	10	104	54	158
Avril	2	3	5	163	46	209	10	3	13	93	46	142
Mai	1	2	3	169	39	208	7	1	8	86	51	137
Juin	1	2	3	169	58	227	6	4	10	78	63	141
Juillet	1	1	2	149	40	189	7	-	7	62	40	102
Août	3	5	8	173	38	211	5	3	8	94	55	149
Septembre	12	5	17	166	45	211	20	7	27	68	50	118
Octobre	-	1	1	191	44	235	9	3	12	73	55	128
Novembre	4	3	7	188	40	228	5	1	6	85	57	142
Décembre	3	1	4	346	63	409	5	7	12	107	54	161
TOTAL 1977	39	31	70	2.222	571	2.793	99	53	152	1.048	639	1.690
TOTAL 1976	15	11	26	1.935	500	2.435	68	30	98	1.124	674	1.798
1977 1976			+16,9%			+14,70%			+55%			- 6 %

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

TRANSPORTS ROUTIERS - FORMATION PROFESSIONNELLE

Tableau n°12

40

(Source - Service du travail et de la main d'oeuvre)

			1973	1974	1975	1976	1977
<u>CONDUCTEURS ROUTIERS</u>							
. <u>Formation initiale</u>							
- <u>jeunes</u>	en apprentissage	nombre d'élèves	--		58	60	
		nombre de reçus	--	--	--	12	
	en C. E. T.	nombre d'établissements	32	33	36	38	
		nombre de sections	39	43	47	55	
		nombre d'élèves	1 932	2 127	2 531	2 672	
		nombre de reçus	448	514	552	644	
- <u>adultes</u>		nombre d'établissements	8	9	9	12	
		nombre de sections	27	28	28	38	
		nombre de stagiaires	669	1 068	1 108	1 242	
		nombre de reçus	600	925	986	1 064	
nombre total de reçus			1 048	1 439	1 538	1 720	
. <u>Formation Continue</u>							
- Stages U.P.A.		nombre de stages	81	133	109	172	
		nombre de stagiaires	919	1 723	1 292	2 186	
		nombre de journées	18 153	34 183	29 235	49 673	
- Permis C1		nombre de stages	--	--	21	105	
		nombre de participants	--	--	191	1 165	
- Stages de perfectionnement		nombre de stages	246	373	579	514	
		nombre de stagiaires	2 614	3 157	5 022	4 239	
		nombre de journées	12 951	15 126	23 793	20 035	
. <u>Formation en entreprise</u>							
		nombre de moniteurs	66	73	124		
		capacité de formation	2 000	3 500	6 000	6 600	

TRANSPORTS ROUTIERS - FORMATION PROFESSIONNELLE

Tableau n°12
(suite)

			1973	1974	1975	1976	1977
<u>DE MENAGEURS</u>							
. <u>Formation initiale</u>	apprentissage	nombre d'élèves	--	--	--	10	
		nombre de reçus	--	--	--	--	
. <u>Perfectionnement</u>		nombre de stages	32	27	23	26	
		nombre de stagiaires	374	272	214	242	
		nombre de journées	1 398	1 126	876	920	
<u>EMPLOYES DE BUREAU - B.E.P.</u>							
		nombre de centres	23	25	26	25	
		nombre de sections	23	25	26	25	
		nombre d'élèves	1 032	1 163	1 234	1 101	
		nombre de reçus	123	298	306	340	
<u>E. T. A. M.</u>							
. <u>Initiation</u>		nombre de stages	5	26	23	45	
		nombre de stagiaires	59	519	464	339	
		nombre de journées	615	2 362			
. <u>Promotion/Perfectionnement</u>		nombre de stages	70	88	122	160	
		nombre de stagiaires	741	911	1 148	1 333	
		nombre de journées	3 030	4 108	5 330	5 744	
<u>B. T. T.</u>							
		nombre d'inscrits	128	165	199	209	
		nombre de candidats	--	24	42	51	
		nombre de reçus	--	16	28	27	
<u>D. U. T.</u>							
		nombre de candidats	--	--	43	90	
		nombre de reçus	--	--	38	79	

TRANSPORTS ROUTIERS - FORMATION PROFESSIONNELLETableau n°12
(suite)

	1973	1974	1975	1976	1977
<u>CHEFS DE P.M.E.</u>					
nombre de sections	19	36	51	29	
nombre de sessionnaires	266	391	509	265	
nombre de journées	1 153	1 876	1 425	1 176	
<u>CADRES DIRIGEANTS</u>					
nombre de sessions	103			110	
nombre de sessionnaires	1 657	2 062	1 524	1 008	
nombre de journées	6 354	7 530	5 373	4 945	
<u>ATTESTATION DE CAPACITE</u>					
candidats A.F.T.	2 488	2 813	2 740	2 169	
Promotrans	416	516	376		
Libres					
reçus A.F.T.	1 739	1 924	1 921	1 360	
Promotrans	227	312	223		
Libres					

**DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE DU TRAVAIL
DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS
(Source : Ministère du Travail)**

	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires
	1er janvier 1975		1er avril 1975		1er juillet 1975		1er octobre 1975	
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	
Ouvriers	42,3	46,7	42,6	46,4	42,6	46,4	42,4	45,9
Employés	41,1	42,7	41,1	42,8	41,1	42,5	41,0	42,6
	1er janvier 1977		1er avril 1977		1er juillet 1977		1er octobre 1977	
Ouvriers	41,9	45,9	42,0	45,3	41,9	45,3	41,8	45,3
Employés	40,9	42,3	40,9	42,4	40,9	42,2	40,8	42,1

**DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE DU TRAVAIL
DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
(Source : Ministère du Travail)**

	1er oct. 76	1er janv. 77	1er avril 77	1er juil. 77	1er oct. 1977
Ouvriers	46,9	46,6	46,3	46,0	46,0
Employés	43,0	42,8	42,9	42,4	42,4

**DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE DU TRAVAIL
DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS
(Source : Ministère du Travail)**

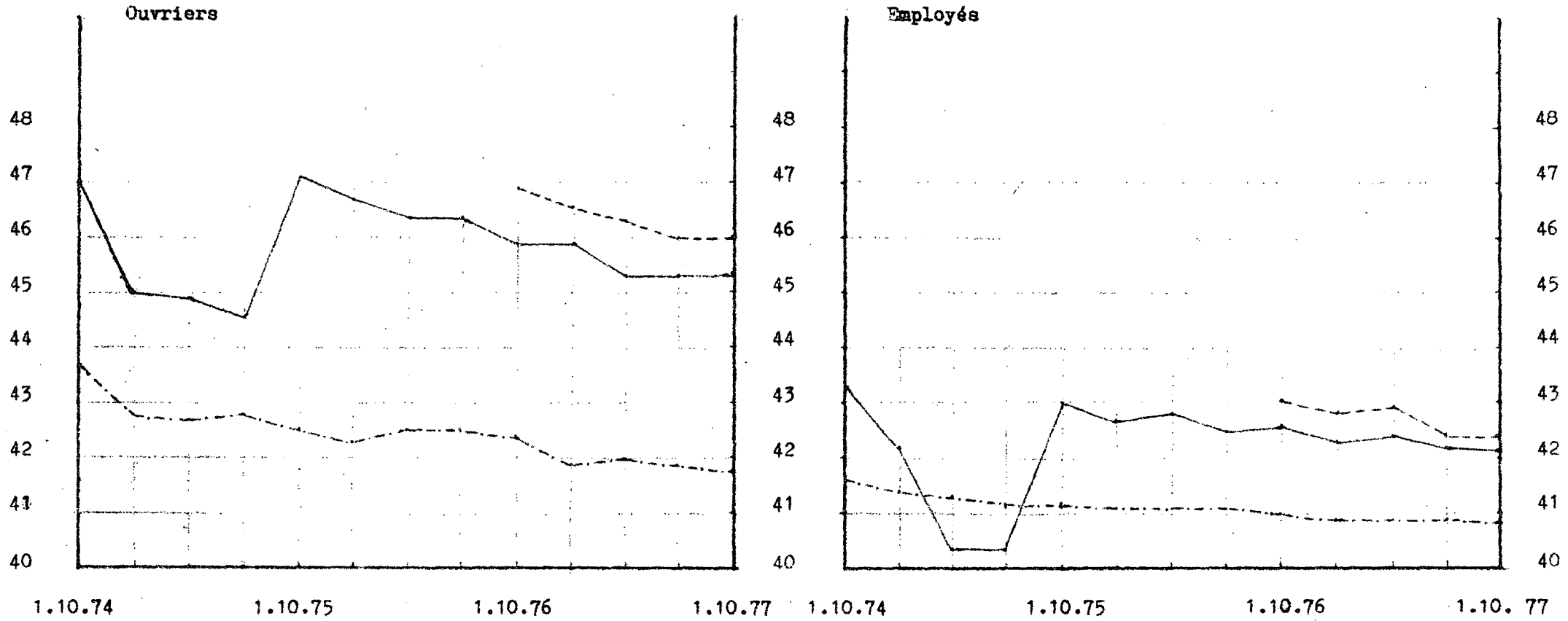
	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires	Toutes activités	Transports terrestres et auxiliaires
	1er janvier 1975		1er avril 1975		1er juillet 1975		1er octobre 1975	
Ouvriers	42,8	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	
Ouvriers	42,3	46,7	42,6	46,4	42,6	46,4	42,4	45,9
Employés	41,1	42,7	41,1	42,8	41,1	42,5	41,0	42,6
	1er janvier 1977		1er avril 1977		1er juillet 1977		1er octobre 1977	
Ouvriers	41,9	45,9	42,0	45,3	41,9	45,3	41,8	45,3
Employés	40,9	42,3	40,9	42,4	40,9	42,2	40,8	42,1

**DUREE HEBDOMADAIRE MOYENNE DU TRAVAIL
DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
(Source : Ministère du Travail)**

	1er oct. 76	1er janv. 77	1er avril 77	1er juil. 77	1er oct. 1977
Ouvriers	46,9	46,6	46,3	46,0	46,0
Employés	43,0	42,8	42,9	42,4	42,4

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

Tableau n° 13 bis



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

REPARTITION ET POURCENTAGE DANS CHAQUE GROUPE D'ACTIVITE
 DU PERSONNEL "OUVRIERS" SELON LA DUREE DU TRAVAIL
 AU 1er AVRIL 1977 (1)
 (Ministère du Travail)

	Durée hebdomadaire du travail	- 36h à - de 40h	40h	+ de 40h à - de 44h	44 h à - de 46h	46h à - de 48h	48h	+ de 48h à - de 52h	52h et +	Total 48h et +
Transports terrestres et auxiliaires	45,3	0,6	15,1	7,7	28,1	12,6	30,3	5,0	0,6	35,9
Réparation et commerce de l'automobile	43,7	0,1	5,3	41,7	36,6	10,7	4,3	1,3	-	5,6
Bâtiment	43,9	0,3	9,8	22,4	61,2	4,4	1,2	0,7	-	1,9
Total toutes activités (2)	42,1	3,3	35,3	31,8	22,9	3,0	2,8	0,7	0,2	3,7

(1) Les renseignements au 1er avril 1977 sont, en ce qui concerne la répartition, les plus récents actuellement disponibles.

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

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

TABLEAU RECAPITULATIF

	1974		1975		1976	
	effectif	% effectif	effectif	% effectif	effectif	% effectif
Total du secteur	236.872		239.092		241.663	
(Voyageurs (y compris	48.819		48.585		49.968	
transports urbains						
dont route (Marchandises (y com-	174.750		175.355		177.610	
pris location et						
(commissionnaires)						
<u>Accidents avec arrêts de travail</u>						
Total du secteur	25.791	10,88	25.020	10,46	25.514	10,55
Transports de voyageurs	2.705	5,54	2.541	5,23	2.678	5,35
Transports de marchandises	21.827	12,49	21.461	12,23	21.596	12,15
<u>Accidents graves</u>						
Total du secteur	3.485	1,47	3.429	1,43	3.494	1,44
Transports de voyageurs	300	0,61	329	0,67	346	0,69
Transports de marchandises	3.007	1,72	2.918	1,66	2.985	1,68
<u>Accidents mortels</u>						
Total du secteur	172	0,072	159	0,066	191	0,079
Transports de voyageurs	8	0,016	9	0,018	8	0,016
Transports de marchandises	155	0,088	143	0,084	172	0,096
<u>Transports fluviaux</u>						
Effectif salarié	4.419		4.473		4.200	
Accidents avec arrêt	523	11,83	392	8,76	395	9,40
Accidents graves	99	2,24	77	1,72	51	1,21
Accidents mortels	7	0,158	7	0,156	4	0,095
<u>Ensemble transports + manutention</u>						
	500.372		493.477		505.060	
Accidents avec arrêt		10,73		10,43		10,21
Accidents graves		1,44		1,40		1,38
Accidents mortels		0,049		0,045		0,052
<u>Ensemble industries du bâtiment et des travaux publics</u>						
	1.829.592		1.778.652		1743.627	
Accidents avec arrêt		16,81		16,73		15,90
Accidents graves		1,91		1,97		1,99
Accidents mortels		0,046		0,041		0,041

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.

COTISATIONS "ACCIDENTS DU TRAVAIL" - TAUX COLLECTIFS
(En % des salaires dans la limite du maximum soumis à cotisation) (1)

	1978 %	1977 %	1976 %	1975 %
1 - Transports				
- transports routiers associés (véhicules spécialisés)	4,7	4,6	5,1	4,8
- " marchandises	7,9	7,9	8,1	7,8
- " voyageurs	3,5	3,5	3,6	3,4
- location de véhicules industriels	7,5	7,7	7,6	7,4
- transports fluviaux marchandises	8,5	8,6	8,7	8,1
- commissionnaires de transports routiers	3	3	2,8	2,6
- S.H.C.F. (personnel auxiliaire)	2,9	2,7	2,5	2,5
- voies ferrées d'intérêt local	3,6	3,5	3,6	3,4
- manutention gares ferroviaires	9,4	9,5	10,3	10,3
- " ports fluviaux	12,4	12,4	12,1	11,9
2 - Autres secteurs				
- construction métallique	14,3	13,6	12	13,9
- terrassement	9,5	9,5	9,5	9,2
- préparation et livraison de béton prêt à l'emploi	10,6	10,6	10,3	9,8
- installation électrique	5,2	5,2	5,2	4,9
- entreprise générale de bâtiment	10,6	10,6	10,3	9,8
- construction de véhicules utilitaires	3,3	3,4	3,5	3,4
- fonderie	5,3	5,5	5,5	5,4
- grosse forge	6,6	6,4	6	6,1

(1) Taux applicables aux entreprises de moins de 20 salariés - Ce taux sert également au calcul d'une partie des cotisations dues pour les établissements de 20 à 99 salariés.

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

	1973		1974		1975		1976	
Effectifs	283.702		286.541		277.121		272.519	
Accidents avec arrêt (sans I.P.P.)	{ Nombre % de l'effectif	10.730 3,78	11.015 3,84	10.557 3,81	10.881 3,99			
Accidents avec I.P.P.	{ N. %	1.102 0,39	1.143 0,40	1.083 0,39	884 0,32			
Accidents mortels	{ N. %	55 0,02	65 0,02	47 0,02	52 0,019			
Total accidents consolidés	{ N. %	11.887 4,19	12.223 4,27	11.687 4,21	11.817 4,33			

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 %
1976	36.939	2.411	0	6,52 %
1977	37.134	2.250	1	6,06 %

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

COMITES D'HYGIENE ET DE SECURITE

Situation au 31 décembre 1977 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 FERREES D'INTERET LOCAL	7	7	16	23
TRANSPORTS URBAINS	18	17	22	39
PERIPHERIQUES	-	-	4	4
R.A.T.P.	1	1	-	1
WAGONS-LITS	7	7	-	7
RESTAURATION FERROVIAIRE	-	-	-	-
TRANSPORTS ROUTIERS ET AUXILAIRES DE TRANSPORTS	39	38	322	360
ORDURES MENAGERES	7	6	12	18
TRANSPORTS AERIENS	3	3	3	6
COMPAGNIE AIR-FRANCE	11	11	-	11
BASES AERIENNES	3	3	1	4
MANUTENTION FERROVIAIRE	12	9	6	15
POUR LE COMP-TE DE	2	-	-	-
	1	1	-	1
ENTREPRISES PRIVEES travaillant dans l'en- ceinte de	4	3	3	6
	6	5	2	7
	-	-	1	1
AUTOROUTES	7	7	2	9
DIVERS	1	1	2	3
TOTAUX	129	119	396	515
au 31 décembre 1976	135	119	386	505

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

C.S.T.T. 29 Tableau n°18

**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 31.12.1976

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

	PERIODES (1)					
	du 1.1.70	du 1.1.71	du 1.1.72	du 1.1.73	du 1.1.74	du 1.1.75
	au 31.12.71	au 31.12.72	au 31.12.73	au 31.12.74	au 31.12.75	au 31.12.76
a) <u>Nombre d'entreprises ou d'établissements</u>						
- assujettis	678	761	853	847	837	858
- dans lesquels des élections ont eu lieu	454	552	620	633	701	719
b) <u>Nombre de sièges de délégués titulaires</u>						
- à pourvoir	1 954	2 356	2 634	2 699	2 942	3 040
- pourvus	1 908	2 289	2 544	2 627	2 890	2 974

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

Organisations syndicales	PERIODES (1)											
	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		du 1.1.75 au 31.12.76	
	Sièges (%)	Voix (%)	S (%)	V (%)	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	24,52	31,21
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	4,37	5,95
C. F. D. T.	7,50	10,90	8,96	12,27	9,63	12,65	9,63	12,02	9,45	12,20	9,11	12,57
C. F. T. C.	0,31	0,44	0,57	0,68	0,79	1,01	0,72	1,04	0,55	0,64	0,44	0,43
C. G. C.	2,36	2,62	2,10	2,27	2,12	2,60	2,25	2,67	2,08	2,59	2,95	2,80
C. F. T.	3,09	3,52	3,01	3,52	3,03	3,32	3,08	4,03	2,18	3,20	0,70	0,81
C. G. S. I.	1,83	1,53	1,75	1,48	0,39	0,33	0,15	0,13	0,03	0,02	-	-
U. F. T.											0,34	0,49
AUTONOMES (C.A.T.)	1,10	1,32	0,60	0,88	0,79	1,11	0,23	0,30	0,27	0,20	0,27	0,20
F. N. C. R.	11,58	12,11	11,88	11,89	12,15	12,04	10,58	11,58	10,60	10,21	10,96	10,75
U. R. C. P.	2,10	2,07	2,58	2,45	3,42	2,84	4,23	3,84	4,50	4,62	4,00	3,89
SYNDICATS DIVERS	1,94	1,91	2,32	3,09	1,49	2,55	2,55	4,27	3,36	4,43	3,43	4,37
NON SYNDIQUES	39,78	27,13	39,32	28,17	38,63	27,51	42,03	28,34	40,97	27,72	39,81	26,53

(1) Ces périodes couvrent deux années consécutives car étant donné que la durée du mandat des membres du Comité d'entreprise est de deux ans, chacune d'elles permet de comptabiliser tout à la fois, les résultats des élections dues au renouvellement des comités constitués ou renouvelés au cours de la période immédiatement précédente et les résultats des élections dues à la création de nouveaux comités.

TRANSPORTS URBAINS

Résultats des élections aux Comités d'entreprise
(Source : Inspection Générale du travail et de la Main d'Oeuvre)

Période du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1976

Nombre d'entreprises et d'établissements assujettis 50

dont { 25 en 1975
25 en 1976

Nombre d'entreprises et d'établissements
dans lesquels des élections ont eu lieu
au cours de la période considérée..... 50 (1)

dont { - création
47 renouvellements

(1) dont 3 ont procédé au renouvellement de leur Comité
dans un délai inférieur à deux ans.

Nombre de sièges de délégués titulaires à pourvoir 244

Nombre de sièges de délégués titulaires pourvus 244

Organisations syndicales	Nombre de sièges obtenus	%	Nombre de voix obtenues	%
C.G.T.	148	60,66	8.292	60,53
C.G.T. - P.O.	43	17,62	2.470	18,03
C.G.D.T.	23	9,43	1.217	8,89
C.F.T.C.	-	-	12	0,09
C.G.C.	9	3,69	313	2,29
C.F.T.	2	0,82	175	1,28
C.G.S.I.	-	-	-	-
AUTONOMES	1	0,40	492	3,59
F.N.C.R.	5	2,05	165	1,20
U.R.C.P.	2	0,82	35	0,26
DIVERS	7	2,87	379	2,76
NON SYNDIQUES	4	1,64	148	1,08
TOTAL	244	100	13.698	100

VOIES FERRES D'INTERET LOCAL

Résultats des élections aux Comités d'entreprise

Période du 1er janvier 1975 au 31 décembre 1976

Nombre d'entreprises et d'établissements assujettis 28Nombre d'entreprises et d'établissements
dans lesquels des élections ont eu lieu au
cours de la période considérée 28dont { 10 en 1975
18 en 1976dont { 3 créations
25 renouvellementsNombre de sièges de délégués titulaires à pourvoir 124Nombre de sièges de délégués titulaires pourvus 124

Organisations syndicales	Nombre de sièges obtenus	%	Nombre de voix obtenues	%
C.G.T.	88	70,97	2.109	76,00
C.G.T. - F.O.	19	15,32	391	14,09
C.P.D.T.	1	0,80	66	2,38
C.F.T.C.	-	-	12	0,43
C.G.C.	2	1,62	35	1,26
C.F.T.	-	-	-	-
C.G.S.I.	-	-	-	-
AUTONOMES	-	-	-	-
P.N.C.R.	-	-	-	-
U.R.C.P.	1	0,80	25	0,90
DIVERS	9	7,26	99	3,57
NON SYNDIQUES	4	3,23	38	1,37
TOTAL	124	100	2.775	100

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
C.G.T.-F.O	5.816	23	16,6	5.425	21,3	15,3
AUTONOMES	3.098	12,3	8,8	3.492	13,7	9,8
C.F.T.C.	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
DEPENDANTS (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

R.A.T.P. - CONSEIL DE DISCIPLINE

Résultat des élections de 1975 et 1978

Pourcentage de voix obtenues par les organisations syndicales

N = Nombre de voix obtenues

S = Suffrages exprimés

I = Nombre d'inscrits

Organisations syndicales	1975			1978		
	voix obtenues	%		Voix obtenues	%	
		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$
C.G.T.	12.311	48,1	35,9	11.086	44,5	32,2
CGT-FC	5.666	22,2	16,5	5.632	22,6	16,3
AUTONOMES	3.614	14,1	10,5	4.163	16,7	12,1
C.F.T.C.	1.188	4,6	3,5	1.106	4,4	3,2
C.F.D.T.	2.217	8,7	6,5	2.233	9,0	6,5
DEPENDANTES (C.F.T.).	582	2,3	1,7	703	2,8	2,0
C.G.C.	-	-	-	-	-	-

R.A.T.P. - CONSEIL DE PREVOYANCE

Résultat des élections de 1975 et 1978

Pourcentage de voix obtenues par les organisations syndicales

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

Organisations syndicales	1975			1978		
	Voix obtenues	%		Voix obtenues	%	
		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$
C.G.T.	12.490	47,9	35,3	11.243	44,2	31,6
CGT-FO	5.699	21,8	16,1	5.625	22,1	15,8
AUTONOMES	3.695	14,2	10,5	4.226	16,6	11,9
F.P.T.C.	1.150	4,4	3,3	1.105	4,3	3,1
F.D.T.	2.273	8,7	6,4	2.259	8,9	6,3
DEPENDANTS (C.F.T.)	626	2,4	1,8	669	2,6	1,9
G.C.	157	0,6	0,4	340	1,3	0,9

R.A.T.P. - COMMISSIONS DE CLASSEMENT

Résultat des élections de 1975 et 1977

Pourcentage de voix obtenues par les organisations syndicales

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

Organisations syndicales	1975			1977		
	Voix obtenues	%		Voix obtenues	%	
		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$		$\frac{N}{S}$	$\frac{N}{I}$
C.G.T.	12.142	47,8	35,5	11.142	45,7	32,4
CGT-FO	5.861	23,1	17,1	5.809	23,8	16,9
AUTONOMES	3.360	13,2	9,8	3.601	14,8	10,5
F.T.C.	129	4,4	3,3	1.112	4,6	3,2
F.D.T.	2.384	9,4	7,0	2.163	8,9	6,3
DELEGUES (C.F.T.)	531	2,1	1,5	544	2,2	1,6
G.C.	-	-	-	-	-	-

RESULTATS DES ELECTIONS PROFESSIONNELLES A LA S.N.C.F.

C.S.T.T. 29 Tableau n° 22

Les élections professionnelles du 2 février 1978 ont donné, par collège, les résultats suivants (nombre de voix obtenues par chaque organisation syndicale, pourcentage par rapport aux suffrages valablement exprimés et différence par rapport aux résultats de 1975).

	C.G.T.	C.F.D.T.	F.O.	C.F.T.C.	F.G.A.A.C.	F.M.C.	C.G.C.
<i>Délégués indiciels</i>							
1er COLLEGE	115 715 63,14% (- 2,76%)	42 398 23,15% (+ 1,90%)	12 578 6,86% (+ 0,73%)	7 330 4,00% (+ 0,52%)	5 245 2,86% (- 0,37%)		
2e COLLEGE	14 155 38,38% (- 0,88%)	7 404 20,07% (+ 1,22%)	2 007 5,44% (- 1,39%)	1 584 4,29% (+ 0,01%)		11 170 30,28% (+ 0,95%)	562 1,52% (+ 0,07%)
3e COLLEGE	1 456 12,59% (+ 0,52%)	1 449 12,53% (+ 1,42%)	392 3,39% (- 0,20%)	672 5,81% (+ 0,34%)		6 745 58,35% (- 0,92%)	805 6,96% (- 1,52%)
<i>Représentants du personnel dans les comités mixtes d'établissement</i>							
1er COLLEGE	111 152 61,02% (- 3,79%)	42 103 23,11% (+ 2,32%)	14 835 8,14% (+ 1,32%)	8 666 4,76% (+ 0,49%)	5 417 2,97% (- 0,34%)		
2e COLLEGE	14 111 38,61% (- 0,40%)	7 412 20,28% (+ 1,03%)	1 800 4,92% (- 1,28%)	1 394 3,81% (- 0,02%)		11 308 30,94% (+ 0,52%)	505 1,38% (+ 0,09%)
3e COLLEGE	1 468 12,82% (- 0,12%)	1 492 13,03% (+ 1,71%)	417 3,64% (- 0,65%)	777 6,78% (+ 0,65%)		6 448 56,30% (- 0,92%)	850 7,42% (- 0,67%)

**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.)
(Source I.G.T.M.O.T.)

BILAN AU 31 MAI 1977

	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	555	294	53 %
Entreprises de 150 à 299 salariés	166	141	85 %
Entreprises de 300 à 1 000 salariés	85	80	94 %
Entreprises de plus de 1 000 salariés	31	30	97 %

Toutes entreprises confondues	837	545	65 % (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 6,5 % 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.)

BILAN AU 31 MAI 1977.

(Source I.G.T.M.O.F.)

Organisations syndicales	C.G.T.	C.C.T-F.O	C.F.D.T	C.F.T.C	C.G.C	C.F.T/ U.F.T	C.G.S.I	U.C.T	F.N.C.R	U.R.C.P	Synd Aut. (C.A.T)	Synd. divers	TOTAL
Nombre de sections (en chiffres)	336	114	176	28	67	22	6	-	123	44	8	42	966
Entreprises de 50 à 149 salariés	162	43	84	5	17	2	2	-	55	25	1	6	402
Entreprises de 150 à 299 salariés	87	25	41	11	17	10	1	-	33	13	1	10	249
Entreprises de 300 à 1000 salariés	60	27	31	5	17	5	3	-	23	3	4	6	184
Entreprises de plus de 1000 salariés	27	19	20	7	16	5	4	-	12	3	2	20	131

III - NOMBRE DE DELEGUES PAR TENDANCE SYNDICALE

(Toutes entreprises confondues sans S.N.C.F. et R.A.T.P.)

BILAN AU 31 MAI 1977.

(Source I.G.T.M.O.T.)

Organisations syndicales	C.G.T	C.G.T-F.O	C.F.D.T	C.F.T.C	C.G.C	C.F.T/ U.F.T.	C.G.S.I	U.C.T	F.N.C.R	U.R.C.F	Synd. Aut. (C.A.T)	Synd. Divers	TOTAL
Nombre de délégués (en chiffres)	520	152	246	53	91	30	9	-	145	47	12	72	1 377
Entreprises de 50 à 149 salariés	274	64	121	8	28	11	3	-	85	30	2	10	635
Entreprises de 150 à 299 salariés	128	37	60	14	21	8	3	-	37	15	1	11	335
Entreprises de 300 à 1000 salariés	72	31	37	6	21	5	3	-	20	2	6	6	209
Entreprises de plus de 1000 salariés	46	20	28	25	21	6	-	-	4	-	3	45	198

- 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 portés à la connaissance de l'I.T.M.O.T.

	1973	1974	1975	1976	1977
R.A.T.P.	23 078	16 999	14 404	41 000	43 930
T.U.	25 700	10 186	23 932	49 023	42 264
V.F.I.L.	2 977	3 664	1 145	1 193	4 382
C.I.N.L.T.	6 587	1 803	5 964	2 685	2 478
Ordures ménagères	5 655	5 167	7 786	9 159	2 572
Téléphériques		591	17	275	353
Voies navigables	non disponibles				
S.N.C.F.	326 000	213 000	161 000	343 000	431 450
Auxiliaires de transports et transports routiers	27 050	23 776	26 177	43 448	47 055
TOTAL.....	417 047	275 186	240 425	489 783	574 484

REGIMES DE RETRAITEI - Nombre de bénéficiaires

Régimes	au 1.1.1976		au 1.1.1977		au 1.1.1978	
	pensions directes	ayants-droit	pensions directes	ayants-droit	pensions directes	ayants-droit
S.N.C.F.	256.556	161.704	256.100	160.900	256.100	160.400
R.A.T.P.	24.121	13.685	24.277	13.678	24.063	13.861
C.A.M.R.	23.622	12.423	22.908	12.304	22.956	12.068
C.A.R.C.E.P.T.						
Titre I	39.890	14.917	44.087	16.397	47.235	19.736
Titre II	1.104	60	1.089	72	non disp.	non disp.

II - Rapport : nombre de retraités (1)/nombre d'actifs cotisants

Régimes	1975	1976	1977	Observations
S.N.C.F.	1,52	1,54	1,55	régime placé en voie d'extinction
R.A.T.P.	1,05	1,05	1,05	
C.A.M.R.	8,07	8,86	10,14	
C.A.R.C.E.P.T.	0,25	0,23	non disp.	

III - Montant des pensions servies en 1977

Régimes	Montant moyen annuel (pensions directes)	Montant du minimum annuel (2)	Nombre de bénéficiaires (3) du minimum	
			pensions directes	pensions de reversion
S.N.C.F.	27.500 F.	20.880,40 F	50.000	46.500
R.A.T.P.	31.329 F.	21.466 F	2.938	1.746
C.A.M.R.	20.100 F.	14.375 F	4.800	3.400

Régime complémentaire de la CARCEPT (montant moyen annuel) - Titre I 3.628,60 F.
Titre II 5.700 F.

IV - Taux des cotisations au 1.1.1977

Régimes	salariés	employeurs	autorités concédantes	Etat	Observations
S.N.C.F.	6 %	36,50 %	-	contribution d'équilibre	cotisations assises sur la totalité du salaire (hors indemnités) - d° -
R.A.T.P.	6 %	7 % + dotation complém. d'équilibre			
C.A.M.R.	6 %	12,60 %	2 %	8 %	cotisations assises sur la totalité du salaire abattement de 20 % sur les rémunérations perçues dans la limite d'un plafond fixé annuellement (4.000 F par mois au 1.1.1978).
CARCEPT	3 %	3 %	-	-	
gime général	3,45 %	7,70 %	-	-	

(1) pensions d'ayants-droit comprises - (2) pension directe pour 25 ans de service
(3) minimum entier ou partiel.