TROISIÈME PARTIE

Implications sociales

Présentation

Pour répondre aux demandes formulées par les pouvoirs publics et les partenaires sociaux, le programme d'orientation en matière de statistiques des transports prévoit un effort particulier en ce qui concerne la collecte et l'exploitation des données sociales.

Dans ce cadre, le rapport de la Commission des Comptes des transports de la nation inclut une partie consacrée aux données sociales dont le contenu et la présentation devraient être régulièrement enrichis.

1 DONNÉES SOCIALES

L'année 1982 a été marquée par d'importantes mesures économiques et sociales. Sans en rappeler exhaustivement la teneur, les principales mesures concernent :

— la réduction de la durée hebdomadaire du travail à 39 heures et la généralisation de la cinquième semaine de congés payés (ordonnance du 16 janvier 1982; *JO* du 17 janvier);

— l'abaissement de l'âge de la retraite (ordonnance du 26 mars 1982; *JO* du 28 mars);

— la réglementation du travail temporaire et des contrats de travail à durée déterminée (ordonnance du 5 février 1982; *JO* du 6 février);

— la signature de contrats de solidarité favorisant une « forte réduction de la durée du travail » ou des préretraites pour permettre des embauches dans le secteur privé (ordonnance du 16 janvier 1982; *JO* du 17 janvier);

— la qualification professionnelle et l'insertion sociale des jeunes de 16 à 18 ans (ordonnance du 26 mars 1982; *JO* du 28 mars);

— les libertés des travailleurs dans l'entreprise (loi du 4 août 1982; *JO* du 6 août).

Ces mesures sont entrées en vigueur directement ou ont donné lieu à des textes d'application adaptés au secteur des transports.

Avec l'évolution de l'économie française et de l'activité des transports décrite par ailleurs, ainsi que la politique d'ensemble du gouvernement en matière de transport, elles ont contribué à façonner le contexte social en 1982.

Ce chapitre aborde successivement l'emploi, les conditions de travail, les rémunérations, et les conventions collectives.

Effectifs, licenciements, chômage, demandes d'emploi : évolutions générales en 82.

En matière d'emploi, tous les résultats de l'année 1982 ne sont pas disponibles. Cependant, divers indicateurs fournissent des tendances globales, qui seront précisées par l'étude particulière des secteurs.

● L'indice des effectifs du personnel salarié calculé par le ministère du Travail pour les établissements de plus de 10 salariés avait baissé en données brutes en 1981 par rapport à l'indice 100 du 31 décembre 1980 dans le secteur des transports (non compris SNCF et RATP). Au 30 juin 1982, il atteint le niveau 101 puis se tasse à nouveau. Cependant, il reste en 1982 constamment supérieur au niveau du 31 décembre 1981. L'évolution globale (y compris SNCF et RATP) s'affirme meilleure que celle constatée pour l'ensemble des établissements industriels et commerciaux (tableau 65).

● Le nombre de défaillances d'entreprises (règlements judiciaires, liquidations de biens) diminue en 1982 dans le secteur « Transports et télécommunications » (U 09), et dans lequel les transports représentent en fait la quasi-totalité.

On relève en 1982, 728 défaillances contre 769 en 1981 et 679 en 1980.

Parallèlement, le nombre de salariés visés par une autorisation de licenciement ou licenciés à la suite d'un règlement judiciaire ou d'une mise en liquidation passe de 9 798 en 1981 à 7 323 en 1982, soit une diminution de 25 %.

● Pour le secteur des transports (T 31), les statistiques du chômage indemnisé enregistrent une légère baisse. Cela recouvre une réalité différenciée : l'amélioration est réelle dans le sous-secteur des transports routiers, urbains et par conduite, elle est moins nette pour les transports maritimes, et dans les transports fluviaux c'est d'une dégradation qu'il s'agit.

Par ailleurs, le nombre de journées indemnisables pour chômage partiel passe de 48 117 en 1981 à 67 223 en 1982.

● Le ministère du Travail publie des statistiques sur le nombre de demandeurs d'emplois à partir de la dernière activité exercée. Dans le secteur des transports, la moyenne mensuelle du nombre de demandeurs est de 42 147 en 1982, soit 5,9 % de plus qu'en 1981 (39 813). Cependant, alors que les années précédentes la moyenne la plus forte se situait au quatrième trimestre, ce n'est pas le cas en 1982, et sur chacun des quatre trimestres la moyenne reste inférieure à celle du dernier trimestre 1981.

Sur la moyenne de l'année 1982, le pourcentage des demandeurs d'emplois issus du transport par rapport aux demandeurs de l'ensemble des activités s'établit à 2,09 %, taux le meilleur des dernières années. La détérioration de l'emploi apparaît moins forte dans le secteur des transports que dans les autres activités (tableau 69).

Indice des effectifs du personnel salarié des établissements industriels et commerciaux (données brutes)*

Activités économiques	Numéro de ligne	Base 100 au 31 décembre 1980									Base 100 au 31 décembre 1981				
		1980	1981				1982				1981	1982			
		31 déc.	31 mars	30 juin	30 sept.	31 déc.	31 mars	30 juin	30 sept.	31 déc.	31 déc.	31 mars	30 juin	30 sept.	31 déc.
Combustibles minéraux solides	1	100,0	99,0	97,2	95,9	96,0	96,3	96,2	96,0	96,1	100,0	100,3	100,2	100,0	100,1
Pétrole	2	100,0	100,7	101,2	101,6	101,6	101,6	102,1	100,5	100,7	100,0	100,0	100,5	98,9	99,1
Gaz et électricité	3	100,0	100,5	101,4	102,1	102,5	103,8	105,7	107,3	108,8	100,0	101,3	103,1	104,6	106,1
Extraction de minéraux divers	4	100,0	99,2	98,7	97,3	96,1	94,8	95,1	93,6	92,4	100,0	98,6	98,9	97,3	96,0
Production et première transformation des métaux	5	100,0	98,2	96,7	95,4	94,5	93,9	93,9	92,8	91,7	100,0	99,4	99,4	98,2	97,0
Industrie des produits minéraux non métalliques	6	100,0	98,3	97,9	96,5	95,2	94,6	94,9	93,3	91,7	100,0	99,4	99,7	98,0	96,3
dont : Industrie du verre	7	*100,0*	*98,2*	*97,9*	*96,4*	*95,3*	*94,6*	*95,9*	*94,3*	*93,5*	*100,0*	*99,3*	*100,7*	*99,0*	*98,2*
Industrie chimique	8	100,0	99,4	99,6	98,6	97,5	97,6	98,6	97,5	96,6	100,0	100,1	101,1	100,0	99,1
dont : Fabrication de produits pharmaceutiques	9	*100,0*	*101,0*	*101,2*	*100,4*	*100,2*	*100,2*	*101,6*	*100,8*	*100,1*	*100,0*	*100,0*	*101,4*	*100,6*	*99,9*
Fabrication d'ouvrages en métaux	10	100,0	99,0	98,3	97,4	96,7	96,6	97,3	96,2	94,9	100,0	99,9	100,6	99,5	98,2
Construction de machines et de matériel mécanique	11	100,0	99,1	98,4	97,4	96,6	96,0	96,0	94,5	93,2	100,0	99,4	99,4	97,8	96,4
Construction électrique et électronique	12	100,0	98,6	98,2	97,5	97,2	97,1	97,6	97,2	96,9	100,0	99,9	100,4	100,0	99,7
Construction de matériel de transport	13	100,0	98,0	96,8	96,8	95,0	95,0	95,7	94,6	94,0	100,0	100,0	100,7	98,6	99,0
Industries des produits alimentaires, des boissons et du tabac	14	100,0	98,4	100,2	100,8	97,7	96,8	99,9	98,7	94,8	100,0	99,1	102,3	101,1	97,1
Industrie textile [1]	15	100,0	98,2	96,9	95,2	94,1	94,0	94,7	93,7	92,8	100,0	99,9	100,8	99,5	98,5
Industrie du cuir	17	100,0	99,7	99,8	97,6	99,1	98,9	99,8	97,6	96,2	100,0	99,8	100,5	98,5	97,1
Industrie des chaussures et de l'habillement	18	100,0	98,4	97,5	96,0	95,5	96,1	97,6	97,0	96,9	100,0	100,6	102,2	101,6	101,5
dont : Industrie des chaussures	19	*100,0*	*98,7*	*97,6*	*96,2*	*95,1*	*95,9*	*97,8*	*96,3*	*96,9*	*100,0*	*100,8*	*102,8*	*102,3*	*101,9*
Industrie de l'habillement (sauf fourrures et peaux)	20	*100,0*	*98,3*	*97,5*	*96,0*	*95,7*	*96,3*	*97,7*	*97,1*	*97,1*	*100,0*	*100,6*	*102,1*	*101,5*	*101,5*
Industrie du bois et du meuble en bois	21	100,0	98,7	98,2	97,3	97,1	96,4	96,8	95,6	94,8	100,0	99,3	99,7	98,5	97,7
dont : Industrie du bois	21 *a*	*100,0*	*98,8*	*98,4*	*97,6*	*96,7*	*95,6*	*96,1*	*94,9*	*93,9*	*100,0*	*98,9*	*99,4*	*98,2*	*97,1*
Industrie du meuble en bois	21 *b*	*100,0*	*98,6*	*97,9*	*96,9*	*97,5*	*97,4*	*97,7*	*96,4*	*95,9*	*100,0*	*99,9*	*100,2*	*98,9*	*98,4*

Industrie du papier et fabrication d'articles en papier	22	100,0	98,4	98,2	97,0	96,3	96,2	97,5	96,4	95,7	100,0	99,8	101,3	100,2	99,5
Imprimerie et édition	23	100,0	99,0	98,7	97,9	96,8	96,1	96,8	96,0	95,6	100,0	99,3	100,0	99,2	98,8
Industrie du caoutchouc	24	100,0	99,0	97,6	96,8	95,4	94,4	94,0	93,2	92,6	100,0	98,9	98,5	97,6	97,0
Transformation des matières plastiques	25	100,0	98,7	98,8	97,7	96,5	97,5	99,0	97,3	96,2	100,0	101,0	102,5	100,8	99,7
Autres industries manufacturières	26	100,0	99,1	99,5	99,0	97,6	97,3	98,5	97,5	95,4	100,0	99,7	100,9	99,9	97,7
Bâtiment et génie civil	27	100,0	98,7	98,3	97,5	95,7	94,0	93,8	92,8	90,5	100,0	98,2	98,0	98,9	94,5
Commerce de gros	28	100,0	99,2	99,9	99,2	98,3	98,0	99,3	98,2	97,3	100,0	99,7	101,0	99,9	99,0
Commerce de détail	29	100,0	98,5	99,2	98,8	98,1	97,2	98,6	97,8	99,9	100,0	99,1	100,5	99,7	98,6
SNCF	30	100,0	99,1	98,6	98,5	98,7	99,4	100,6	101,2	100,4	100,0	100,7	101,9	102,5	101,7
RATP	31	100,0	100,3	100,0	99,8	100,7	102,6	104,8	106,5	108,0	100,0	101,9	104,0	105,7	107,2
Transports (non compris SNCF et RATP)	32	100,0	99,3	99,9	99,9	98,9	99,0	101,0	100,6	99,6	100,0	100,1	102,1	101,7	100,7
Institutions de crédit et assurances	33	100,0	100,0	100,8	100,1	99,9	100,1	101,1	101,2	101,2	100,0	100,2	101,2	101,3	101,3
Services fournis aux entreprises	34	100,0	99,5	99,8	99,2	98,6	97,9	98,8	98,0	97,2	100,0	99,3	100,2	99,4	98,6
Hygiène	35	100,0	99,4	102,0	104,0	101,6	100,7	103,7	104,6	101,9	100,0	99,1	102,1	102,9	100,3
Enseignement privé, recherche, spectacle, santé	36	100,0	100,5	101,9	102,1	101,3	101,8	103,9	104,2	102,8	100,0	100,5	102,6	102,9	101,6
ÉNERGIE	37	100,0	99,9	99,6	99,4	99,6	100,2	101,0	101,2	101,8	100,0	100,6	101,4	101,8	102,2
INDUSTRIES EXTRACTIVES	38	100,0	99,1	97,8	96,4	96,0	95,7	95,8	95,0	94,5	100,0	99,7	99,8	99,0	98,5
INDUSTRIES DE TRANSFORMATION (non compris le bâtiment)	39	100,0	98,6	98,1	97,1	96,1	95,9	96,7	95,6	94,5	100,0	99,8	100,6	99,5	98,4
dont : INDUSTRIES TRANSFORMATRICES DES MÉTAUX	40	*100,0*	*98,6*	*97,8*	*96,9*	*96,3*	*96,1*	*96,6*	*95,6*	*94,8*	*100,0*	*99,8*	*100,2*	*99,3*	*98,5*
INDUSTRIES DE TRANSFORMATION (y compris le bâtiment)	41	100,0	98,6	98,1	97,2	96,1	95,5	96,1	95,0	93,7	100,0	99,4	108,0	98,9	97,5
TRANSPORTS (y compris SNCF et RATP)	42	100,0	99,3	99,4	99,3	98,9	99,4	101,1	101,2	100.4	100,0	100,5	102,2	102,3	101,5
COMMERCE	43	100,0	99,0	99,9	99,3	98,2	97,9	99,5	98,5	97,2	100,0	99,7	101,3	100,3	99,0
SERVICES	44	100,0	100,0	101,0	100,9	100,2	100,2	101,8	101,8	100,8	100,0	100,0	101,6	101,6	100,8
Toutes activités	**45**	**100,0**	**99,1**	**99,2**	**96,8**	**97,8**	**97,3**	**98,4**	**97,6**	**96,4**	**100,0**	**99,7**	**100,6**	**100,0**	**98,8**

1. Les résultats relatifs aux « Fibres artificielles et synthétiques » ne seront plus publiés (ligne n° 16), mais sont toujours pris en compte dans les résultats « Textile » et dans ceux de l'ensemble des activités. Ces résultats portaient sur un nombre limité d'établissements.

Source : Ministère du Travail.

* Indice brut avant correction du biais.

Statistiques du chômage indemnisé

Les règles d'indemnisation du chômage reposent, dans le cadre de la loi n° 79-32 du 16 janvier 1979, sur l'Accord paritaire national du 16 mars 1979 et sur les dispositions prévues par le décret n° 82991 du 24 novembre 1982.

Les statistiques publiées mensuellement sont des statistiques basées sur les opérations administratives de paiement : elles portent principalement sur les premiers paiements et les bénéficiaires fin de mois de chaque allocation. Les premiers paiements sur admission ou réadmission sont les premiers paiements consécutifs à une ouverture de droits, ils indiquent donc le nombre de nouveaux allocataires dont le dossier a donné lieu à paiement au cours du mois de référence. Les bénéficiaires en fin de mois sont les allocataires qui ont été indemnisés au titre du dernier jour du mois. Ce nombre n'est pas comparable à celui des demandes d'emploi présentes en fin de mois à l'ANPE car il ne tient pas compte des chômeurs qui seront indemnisés au titre de ce dernier jour du mois mais qui n'ont pas encore déposé le dossier ou dont le dossier n'a pas encore donné lieu à paiement.

D'autre part, il y a lieu de rappeler que les bénéficiaires des allocations conventionnelles du FNE ou de solidarité ainsi que les bénéficiaires des garanties de ressources ne sont pas inscrits comme demandeurs d'emploi.

A titre d'indication, les allocations recouvrent les catégories suivantes :

Allocation spéciale : Les bénéficiaires de l'Allocation spéciale sont des salariés licenciés pour cause économique âgés de moins de 60 ans et présentant au minimum six mois d'affiliation, le montant de l'allocation cumule une partie proportionnelle au salaire antérieur, 65 % au 1er trimestre ou 60 % au second trimestre d'indemnisation, et une partie fixe. Sa durée ne peut être supérieure à six mois. Au-delà l'allocation de base est servie.

Allocation de base : Cette allocation concerne les chômeurs qui ont une référence de travail et ont perdu involontairement un emploi salarié.

Le montant de cette allocation est de 42 % du salaire de référence auquel est ajouté une partie fixe. Sa durée est variable selon la durée d'affiliation au régime (de trois mois pour trois mois d'affiliation à quarante-deux mois maximum pour les personnes âgées de plus de 50 ans à la rupture de contrat de travail et présentant au moins deux ans d'activité dans les trois dernières années).

Garantie de ressources : Trois types d'allocations sont repris sous ce titre, pour les allocataires âgés de 60 à 65 ans.

- *Garantie de ressources-licenciement :* Elle concerne les allocataires ayant fait l'objet d'un licenciement et remplissant les autres conditions d'admission de la garantie de ressources.
- *Garantie de ressources-démission :* Elle concerne les allocataires ayant fait l'objet d'un départ volontaire et remplissant les autres conditions d'admission et la garantie de ressources.
- *Garantie de ressources économiques :* Elle concerne les allocataires qui ont été indemnisés en allocation spéciale avant 60 ans et qui à 60 ans ne remplissent pas toutes les conditions pour bénéficier de la GRL. La durée d'indemnisation dans cette allocation est d'une année.

Les licenciements et démissions antérieurs au 1er janvier 1983 octroient une garantie de ressources égale à 70 % du salaire de référence jusqu'à l'âge de 65 ans.

Les licenciements et démissions postérieurs au 31 décembre 1982 ouvrent le droit à une garantie de ressources de 65 % de salaire journalier de référence dans la limite du plafond retenu pour le calcul des cotisations de sécurité sociale et à 50 % de la part du salaire excédant ce plafond. Le paiement cesse d'être versé aux allocataires justifiant de 50 trimestres validés au titre de l'assurance vieillesse ou atteignant 65 ans.

Nombre de prises en charge en 1979-1980 par activité économique

TABLEAU 66

Activités économiques	Allocation spéciale				Allocation de base				Ensemble (ASP + AB)			
	Hommes	Femmes	Total	% [1]	Hommes	Femmes	Total	% [1]	Hommes	Femmes	Total	%
Agriculture, sylviculture, pêche	1 865	585	2 450	1,0	8 243	7 426	15 669	2,3	10 108	8 011	18 119	1,9
Industries agricoles et alimentaires	4 550	3 475	8 025	3,2	20 729	21 541	42 270	6,1	25 279	25 016	50 295	5,3
Production et distribution d'énergie	312	113	425	0,2	1 106	637	1 743	0,3	1 418	750	2 168	0,3
Industries biens intermédiaires	24 616	7 009	31 625	12,6	28 274	15 041	43 315	6,2	52 890	22 050	74 940	7,9
dont :												
Sidérurgie, transformation acier	6 958	542	7 500	3,0	2 582	1 109	3 691	0,5	9 540	1 651	11 191	1,2
Fonderie, travail métaux	8 163	2 662	10 825	4,3	11 549	4 606	16 155	2,3	19 712	7 268	26 980	2,9
Industries biens d'équipement	19 281	8 294	27 575	11,0	27 246	16 554	43 800	6,3	46 527	24 848	71 375	7,5
dont :												
Construction mécanique	9 183	2 742	11 925	4,8	10 772	4 339	15 111	2,2	19 955	7 081	27 036	2,9
Construction électrique, électronique	4 785	4 190	8 975	3,6	7 417	8 390	15 807	2,3	12 202	12 580	24 782	2,6
Industries consommation courante	14 153	23 149	37 302	14,9	22 249	38 125	60 374	8,7	36 402	61 274	97 676	10,3
dont :												
Textile, habillement	4 546	15 006	19 552	7,8	5 459	19 053	24 512	3,5	10 005	34 059	44 064	4,7
Bâtiment, génie civil	53 882	3 893	57 775	23,1	60 119	6 314	66 433	9,5	114 001	10 207	124 208	13,1
Commerces	18 192	19 883	38 075	15,2	51 985	76 215	128 200	18,4	70 177	96 098	166 275	17,6
dont :												
Commerce gros non alimentaire	7 998	5 677	13 675	5,5	17 211	13 499	30 710	4,4	25 209	19 176	44 385	4,7
Commerce détail alimentaire	2 079	2 996	5 075	2,0	11 757	22 225	33 982	4,9	13 836	25 221	39 057	4,1
Commerce détail non alimentaire	4 963	9 037	14 000	5,6	12 619	29 162	41 781	6,0	17 582	38 199	55 781	5,9
Transports, télécommunications	4 682	1 718	6 400	2,6	17 295	6 034	23 329	3,3	21 977	7 752	29 729	3,2
dont :												
Transports	4 626	1 699	6 325	2,5	17 126	5 924	23 050	3,3	21 752	7 623	29 375	3,1
Services marchands	18 612	17 513	36 125	14,5	105 991	119 212	225 203	32,3	124 603	136 725	261 328	27,6
dont :												
Hôtels, cafés restaurants	3 088	3 437	6 525	2,6	24 270	34 294	58 564	8,4	27 358	37 731	65 089	6,9
Services aux entreprises	8 908	7 117	16 025	6,4	52 465	40 360	92 825	13,3	61 373	47 477	108 850	11,5
Services aux particuliers	2 748	5 552	8 300	3,3	17 040	39 783	56 823	8,2	19 788	45 335	65 123	6,9
Assurances. Organismes financiers	296	504	800	0,3	4 126	7 712	11 838	1,7	4 422	8 216	12 638	1,3
Services non marchands	1 190	1 935	3 125	1,3	8 619	23 135	31 754	4,6	9 809	25 070	34 879	3,7
Activité inconnue	233	67	300	0,1	1 302	1 135	2 437	0,3	1 535	1 202	2 737	0,3
Total	**161 864**	**88 138**	**250 002**	**100**	**357 284**	**339 081**	**696 365**	**100**	**519 148**	**427 219**	**946 367**	**100**

1. La répartition en pourcentage des prises en charge est à comparer à la répartition de la population active salariée affiliée au régime.

Nombre de prises en charge en 1980-1981 par activité économique

TABLEAU 67

Activités économiques	Allocation spéciale				Allocation de base				Ensemble (ASP + AB)			
	Hommes	Femmes	Total	% [1]	Hommes	Femmes	Total	% [1]	Hommes	Femmes	Total	% [1]
Agriculture, sylviculture, pêche	2 986	1 086	4 072	1,1	10 132	8 442	18 574	2,1	13 118	9 528	22 646	1,8
Industries agricoles et alimentaires	6 709	4 410	11 119	2,9	24 470	24 868	49 338	5,5	31 179	29 278	60 457	4,7
Production et distribution d'énergie	290	88	378	0,1	1 329	808	2 137	0,2	1 619	896	2 515	0,2
Industries biens intermédiaires	36 260	12 375	48 635	12,6	38 503	16 953	55 456	6,2	74 763	29 328	104 091	8,1
dont :												
Sidérurgie, transformation acier	7 682	505	8 187	2,1	1 933	749	2 682	0,3	9 615	1 254	10 869	0,8
Fonderie, travail métaux	12 570	4 691	17 261	4,4	16 861	5 592	22 453	2,5	29 431	10 283	39 714	3,1
Industries biens d'équipement	29 363	13 061	42 424	10,9	35 202	19 347	54 549	6,1	64 565	32 408	96 973	7,6
dont :												
Construction mécanique	14 507	4 153	18 660	4,8	14 989	5 212	20 201	2,3	29 496	9 365	38 861	3,0
Construction électrique, électronique	6 407	5 590	11 997	3,1	10 275	10 599	20 874	2,3	16 682	16 189	32 871	2,6
Industries consommation courante	26 750	43 175	69 925	18,1	28 318	40 914	69 232	7,8	55 068	84 089	139 157	10,9
dont :												
Textile, habillement	9 610	28 475	38 085	9,8	6 343	19 302	25 645	2,9	15 953	47 777	63 730	5,0
Bâtiment, génie civil	81 659	4 960	86 619	22,4	81 595	6 379	87 974	10,0	163 254	11 339	174 593	13,7
Commerce	26 529	28 935	55 464	14,3	66 812	89 378	156 190	17,5	93 341	118 313	211 654	16,6
dont :												
Commerce gros non alimentaire	11 837	8 432	20 269	2,3	22 378	15 715	38 093	4,3	34 215	24 147	58 362	4,5
Commerce détail alimentaire	2 452	3 859	6 311	1,6	15 548	27 624	43 172	4,8	18 000	31 483	49 483	3,9
Commerce détail non alimentaire	7 793	13 598	21 391	5,5	16 284	33 886	50 170	5,6	24 077	47 484	71 561	5,6
Transports, télécommunications	7 175	2 140	9 315	2,4	22 997	6 958	29 955	3,4	30 172	9 098	39 270	3,1
dont :												
Transports	7 043	2 099	9 142	2,4	22 723	6 834	29 557	3,3	29 766	8 933	38 699	3,0
Services marchands	27 773	24 690	52 463	13,5	151 772	149 924	301 696	33,9	179 545	174 614	354 159	27,7
dont :												
Hôtels, cafés, restaurants	4 740	4 783	9 523	2,4	33 045	45 089	78 134	8,7	37 785	49 872	87 657	6,9
Services aux entreprises	14 318	11 161	25 479	6,6	82 912	52 003	134 915	15,1	97 230	63 164	160 394	12,5
Services aux particuliers	3 725	7 033	10 758	2,8	22 212	48 633	70 845	7,9	25 937	55 666	81 603	6,4
Assurances. Organismes financiers	656	883	1 539	0,4	6 069	11 110	17 179	1,9	6 725	11 993	18 718	1,4
Services non marchands	1 691	2 782	4 473	1,1	11 008	29 036	40 044	4,5	12 699	31 818	44 517	3,5
Activité inconnue	358	376	734	0,2	4 679	3 195	7 874	0,9	5 037	3 571	8 608	0,7
Total	**248 199**	**138 961**	**387 160**	**100**	**482 886**	**407 312**	**890 198**	**100**	**731 085**	**546 273**	**127 358**	**100**

1. La répartition en pourcentage des prises en charge est à comparer à la répartition de la population active salariée affiliée au régime.

TABLEAU 68

Allocations de chômage : nombre de premiers paiements effectués au cours de l'année 1982

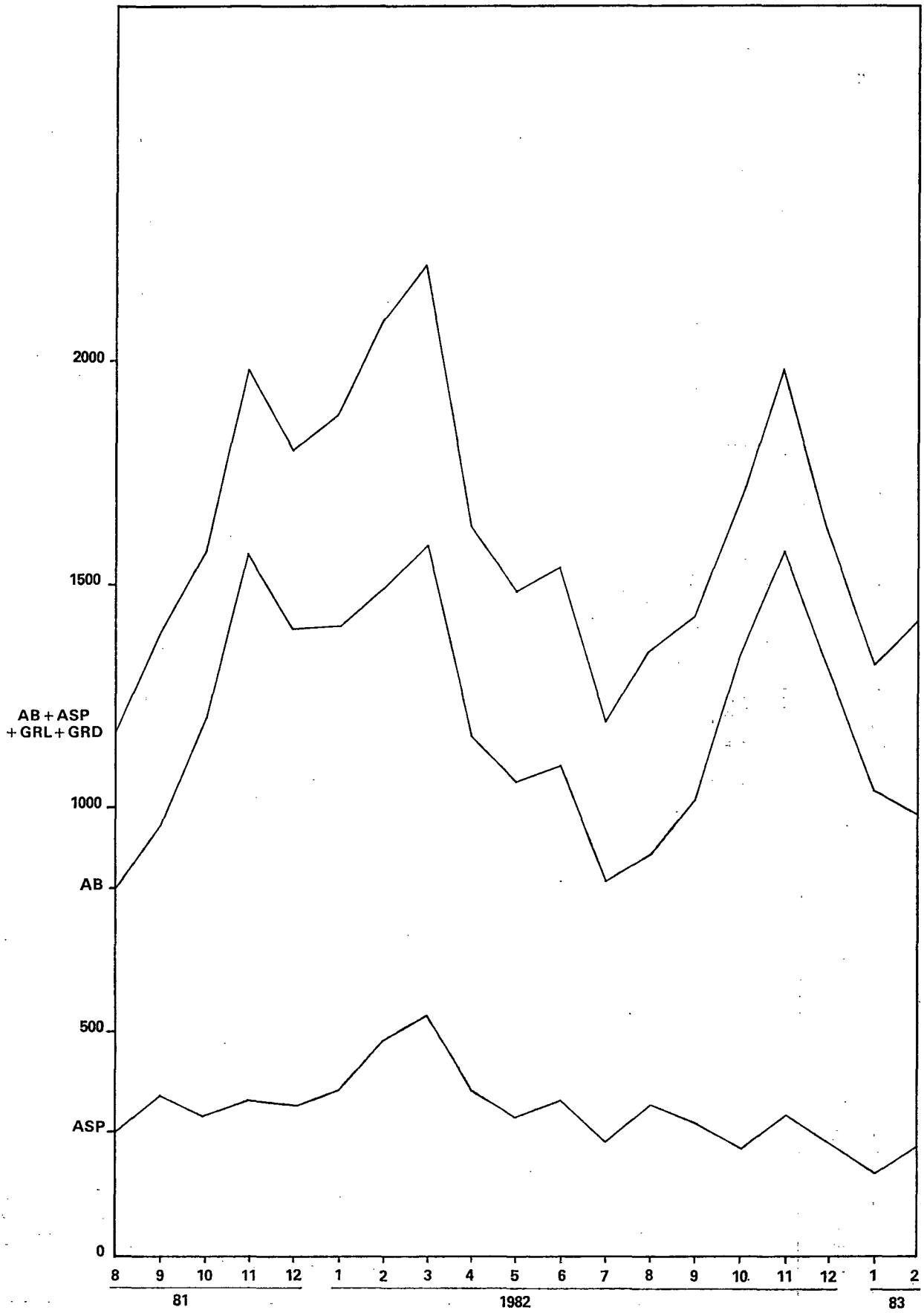
Bénéficiaires de l'allocation de base (AB) et de l'allocation spéciale (ASP)

	Code NAP : 68			Code NAP : 69			Code NAP : 70			Code NAP : 74		
	Transports ferroviaires (hors SNCF)			Transports routiers, urbains et par conduite			Navigation intérieure			Auxiliaires de transports Agences de voyages		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
1er trimestre :												
AB	43	31	74	3 959	514	4 473	86	67	153	1 430	722	2 152
ASP	7	7	14	1 176	202	1 378	38	37	75	287	218	505
2e trimestre :												
AB	19	17	36	2 856	457	3 313	80	77	157	1 055	561	1 616
ASP	1	4	5	856	175	1 031	74	34	108	238	140	378
3e trimestre :												
AB	15	12	27	2 283	457	2 740	58	69	127	880	600	1 480
ASP	2	6	8	713	173	886	33	32	65	218	149	367
4e trimestre :												
AB	51	17	68	3 572	629	4 201	90	101	191	1 373	1 067	2 440
ASP	11	4	15	657	147	804	15	35	50	185	134	319
TOTAL 1982 :												
AB	128	77	205	12 670	2 057	14 727	314	314	628	4 738	2 950	7 688
ASP	21	21	42	3 402	697	4 099	160	138	298	928	641	1 569
TOTAL 1981 :												
AB	203	99	302	12 298	1 833	14 131	181	126	307	4 783	2 826	7 609
ASP	44	37	81	3 722	628	4 350	44	25	69	1 539	950	2 489
1982/1981 :												
AB (%)	–	–	— 32,1	–	–	+ 4,2	–	–	+ 104,5	–	–	+ 1
ASP (%)	–	–	— 48,1	–	–	— 5,7	–	–	+ 331,8	–	–	— 36,9
1981/1980 :												
AB (%)	–	–	+ 4,8	–	–	+ 25,9	–	–	— 4	–	–	+ 11,2
ASP (%)	–	–	+ 26,5	–	–	+ 54,7	–	–	— 32	–	–	+ 25,1

Source : UNEDIC.

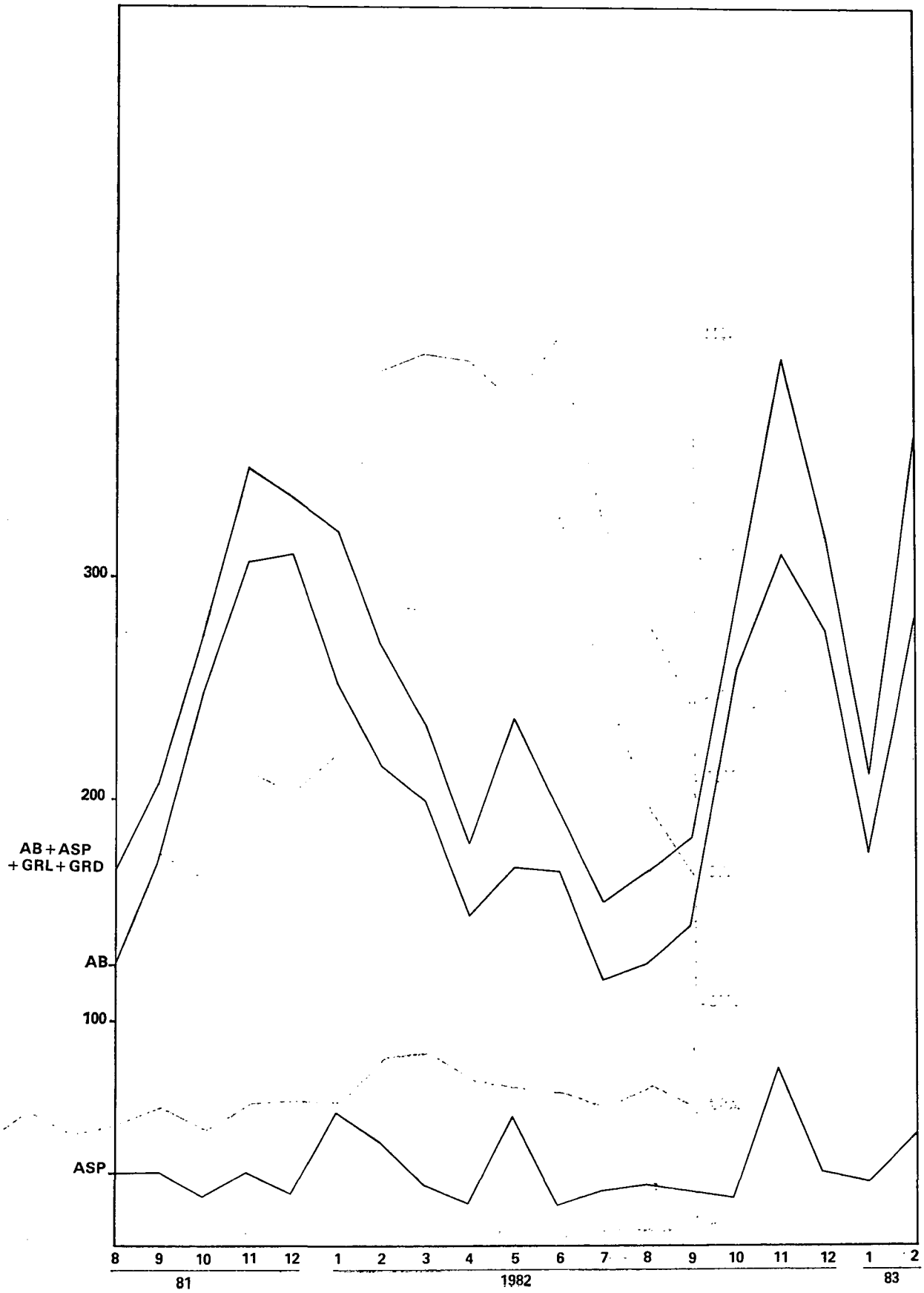
Nombre de premiers paiements effectués au cours de chaque mois

Activité du dernier employeur : Transports routiers urbains et par conduite



Nombre de premiers paiements effectués au cours de chaque mois

Activité du dernier employeur : Transports maritimes



Nombre de premiers paiements effectués au cours de chaque mois

Secteur des transports

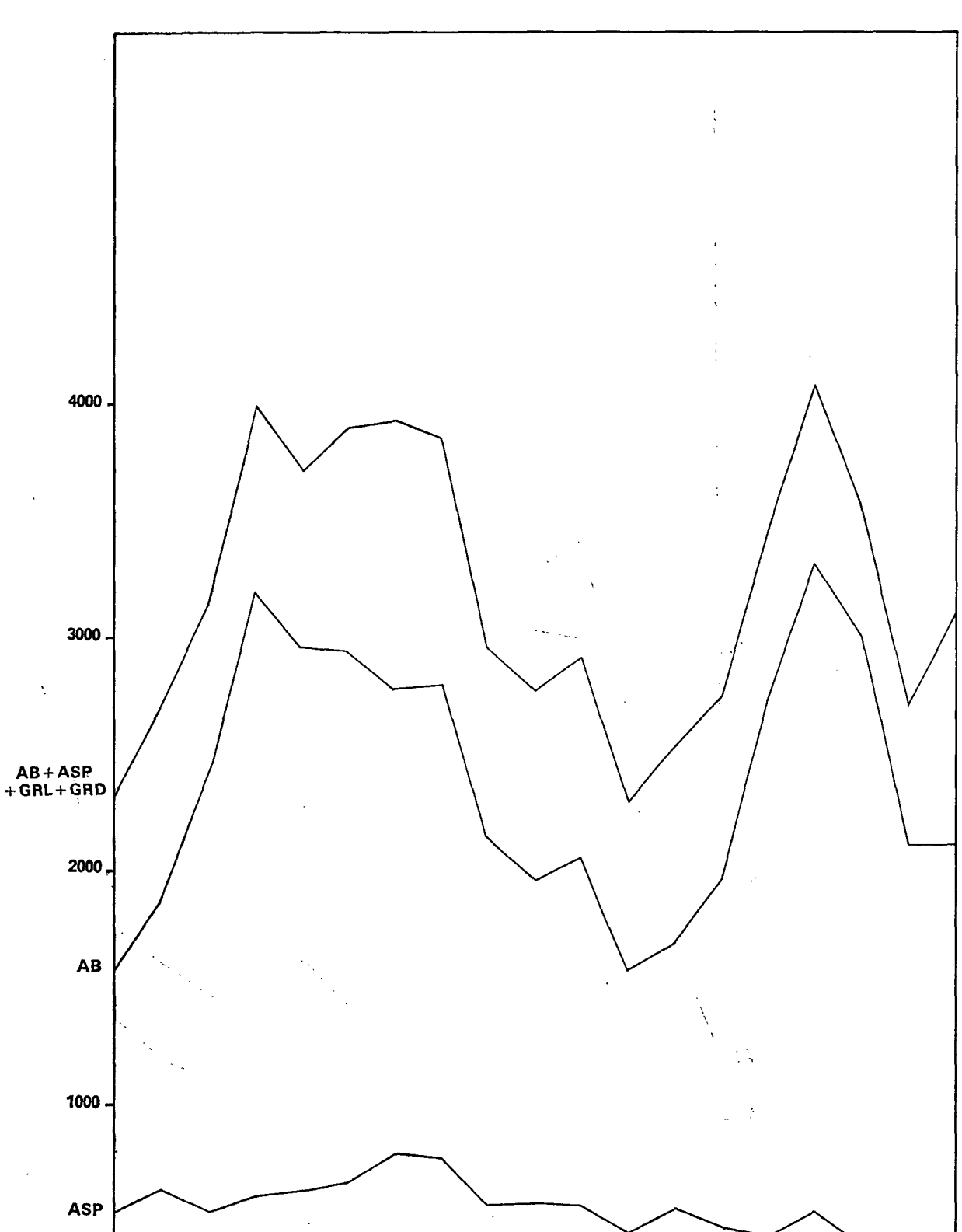


TABLEAU 69

	Nombre moyen mensuel de demandeurs d'emplois (résultats bruts)		
	Transport T 31 (1)	Toutes activités (2)	Colonne (1)/(2)
			%
Moyenne 1975	18 546	839 715	2,20
Moyenne 1976	22 059	935 644	2,35
Moyenne 1977	25 598	1 077 057	2,37
1er trimestre 1978	27 615	1 073 166	2,57
2e trimestre 1978	25 353	1 039 259	2,43
3e trimestre 1978	28 301	1 284 583	2,20
4e trimestre 1978	31 624	1 328 308	2,38
Moyenne 1978	28 220	1 168 000	2,41
1er trimestre 1979	31 964	1 313 014	2,43
2e trimestre 1979	28 345	1 232 967	2,29
3e trimestre 1979	30 030	1 423 879	2,10
4e trimestre 1979	33 635	1 468 872	2,28
Moyenne 1979	30 993	1 359 683	2,27
1er trimestre 1980	33 009	1 412 320	2,34
2e trimestre 1980	28 931	1 296 213	2,23
3e trimestre 1980	31 889	1 518 984	2,10
4e trimestre 1980	37 539	1 631 989	2,30
Moyenne 1980	32 842	1 464 876	2,24
1er trimestre 1981	38 905	1 657 214	2,35
2e trimestre 1981	36 374	1 625 475	2,24
3e trimestre 1981	39 659	1 912 145	2,07
4e trimestre 1981	44 314	2 014 392	2,20
Moyenne 1981	39 813	1 802 306	2,21
1er trimestre 1982	44 049	1 964 479	2,24
2e trimestre 1982	39 600	1 867 128	2,12
3e trimestre 1982	42 442	2 099 236	2,02
4e trimestre 1982	42 500	2 131 359	1,99
Moyenne 1982	42 147	2 015 550	2,09

A. L'emploi dans différents secteurs

(tableaux nos 70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80).

• *Transport routier de marchandises*

Ce secteur comprend le transport routier de marchandises en zone longue, en zone courte, la location de véhicules industriels et le déménagement.

Deux sources peuvent être utilisées pour évaluer les effectifs salariés de ce secteur : la série des effectifs au 31 décembre établie chaque année par l'UNEDIC, et les données de l'enquête annuelle d'entreprise réalisée par le Département des statistiques des transports. Seule cette dernière donne une estimation des effectifs non salariés et en particulier du nombre d'entreprises sans salarié.

Si l'on constate des différences au niveau de chaque sous-activité, dues sans doute aux fluctuations d'activité principale des petites entreprises nombreuses dans le secteur, la proximité des données des deux sources est remarquable pour le transport en zone longue et zone courte, mais aussi pour l'ensemble du secteur. On peut en déduire une estimation relativement exacte des effectifs.

Le nombre des salariés du transport routier de marchandises progresse régulièrement entre 1976 et 1979. On constate un ralentissement de la progression en 1980 et un léger tassement des effectifs en 1981.

• *SNCF*

Pour la première fois dans l'histoire de la SNCF d'après la guerre, les effectifs ont augmenté en 1982, augmentation de plus de 4 000 unités qui porte les effectifs à environ 253 000 en fin d'année.

Cette augmentation résulte pour l'essentiel de l'abaissement de la durée hebdomadaire du travail et de l'intégration d'un certain nombre d'auxiliaires et contractuels.

Les effectifs progressent dans les trois collèges, mais c'est le personnel d'exécution qui connaît la plus forte croissance.

La population féminine passe d'une année à l'autre de 20 129 à 21 744 (+ 8 %) et représente désormais 8,59 % de l'effectif.

• *RATP*

Dans le prolongement du mouvement amorcé en 1981, les effectifs de la RATP progressent en 1982 de plus de 2 500 unités (+ 6,9 %).

Cette augmentation, qui concerne, avant tout le personnel d'exécution, s'inscrit dans le cadre des orientations visant à améliorer à la fois les services et la sécurité (accueil, humanisation) et la situation des personnels (réduction de la durée du travail).

Parallèlement aux créations d'emplois, on enregistre un mouvement de titularisation important avec l'admission aux cadres de 5 030 agents (2 376 en 1981).

Le nombre des conducteurs d'autobus augmente de 7,4 %.

Avec une croissance de 11,2 %, la main-d'œuvre féminine approche 15,5 % des effectifs totaux.

• *Transports urbains et interurbains de voyageurs*

Selon les chiffres de l'UNEDIC comme ceux de l'enquête annuelle d'entreprise, les effectifs salariés du transport urbain et interurbain de voyageurs ont connu une croissance nette.

• *Auxiliaires et activités annexes des transports terrestres*

Les auxiliaires des transports terrestres voient leur effectif augmenter légèrement tous les ans depuis 1975.

Cette progression semble plus due aux activités de collecte de fret qu'à la manutention.

Le nombre de salariés des entrepôts autres que frigorifiques recensés par l'UNEDIC au 31 décembre croît de 1 000 unités environ entre 1978 et 1981.

• *Transport maritime et auxiliaires*

Le nombre de salariés du transport maritime connaît une érosion permanente depuis quelques années. Cette érosion apparaît dans toutes les séries (UNEDIC, EAE, direction des Gens de mer).

Les statistiques de la direction des Gens de mer donne l'évolution suivante du nombre de marins employés sur navires de commerce français au 31 décembre : 13 647 en 1978, 12 702 en 1979, 12 843 en 1980, 11 817 en 1981 et 11 631 en 1982, y compris les élèves officiers.

Au 31 décembre 1982, les 11 631 marins se répartissent en 4 072 officiers et 7 529 non-officiers.

L'emploi des auxiliaires se ressent aussi de l'évolution économique défavorable du transport maritime. Ainsi, le nombre de vacations (période de travail de 4 heures) du personnel de manutention (dockers professionnels intermittents et occasionnels) des principaux ports métropolitains passe de 4 759,6 en 1980 à 4 246,4 en 1982, en diminution de près de 11 %.

• *Navigation fluviale*

La situation de crise du transport fluvial dans les dernières années se traduit par une diminution notable des effectifs salariés de la navigation intérieure.

L'année 1982 semble marquer une accentuation du mouvement. En effet, le nombre de premiers paiements effectués par l'UNEDIC au titre de l'allocation de base comme de l'allocation spéciale augmente sensiblement par rapport à 1981. Le nombre cumulé des premiers versements de l'allocation spéciale (attribuée aux salariés licenciés pour cause économique) dans la navigation intérieure de janvier à décembre 1982 est de 298, soit plus de 10 % des effectifs salariés recensés en 1981 par l'UNEDIC.

Transports routiers

TABLEAU 70

Effectifs des Transports routiers au 31 décembre

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 (non rectifiés)
6911. TRM zone longue	78 328	83 668	90 059	95 332	97 863	97 928	97 630
6912. Camionnage et TRM zone courte	44 035	46 872	49 935	51 953	55 482	57 866	58 215
6921. Transports urbains de voyageurs	22 523	23 236	24 797	26 278	27 480	28 092	29 214
6922. Transports routiers de voyageurs	34 888	36 678	38 470	39 495	40 017	41 377	41 378
6923. Taxis	9 803	9 629	9 394	8 831	8 699	8 526	8 509
6924. Déménagement	16 084	16 394	15 335	15 147	15 397	14 777	14 484
6925. Location de véhicules industriels	17 728	18 644	19 597	19 813	20 448	20 159	19 887
6926. Transports par conduite	1 742	1 450	1 625	1 551	1 647	1 616	1 643
69. Transports routiers, urbains, par conduite	**239 309**	**248 207**	**254 263**	**258 627**	**267 065**	**270 343**	**270 998**

Source : UNEDIC.

TABLEAU 70 *bis*

Effectifs selon l'EAE et l'UNEDIC

	1976	1977	1978	1979	1980
Effectifs EAE TRM zone longue :					
— salariés	69 509	69 434	74 428	79 723	80 147
— non salariés	6 000	6 927	6 845	6 862	7 113
Effectifs EAE TRM zone courte :					
— salariés	69 701	70 679	73 065	73 606	76 332
— non salariés	15 208	15 929	15 586	14 232	14 965
EAE : Total salariés zone longue + zone courte	139 210	140 113	147 493	153 329	156 479
UNEDIC : Total salariés zone longue + zone courte	130 540	139 994	147 285	153 345	155 794
Écart en valeur absolue	8 670	119	208	16	685
Effectifs EAE Déménagement :					
— salariés	9 173	10 044	11 365	11 454	11 891
— non salariés	917	749	992	862	996
Effectifs EAE Location :					
— salariés	22 792	21 250	21 505	22 308	21 867
— non salariés	1 989	2 101	2 441	2 368	2 637
Effectifs EAE TRM :					
— salariés	171 175	171 407	180 363	187 091	190 237
— non salariés	24 114	25 706	25 864	24 324	26 311
UNEDIC : Total salariés TRM	165 578	174 926	182 245	189 190	190 730

Source : Département des statistiques des transports.

TABLEAU 71

Effectifs des transports urbains et routiers de voyageurs (Enquête annuelle d'entreprise)

	1976	1977	1978	1979	1980
6921. Transports urbains de voyageurs :					
— salariés	21 885	22 851	24 393	25 286	26 031
— non salariés	22	39	6	30	26
6922. Transports routiers de voyageurs :					
— salariés	43 342	46 140	46 914	48 206	48 682
— non salariés	2 549	2 733	2 707	2 937	2 904
Ensemble :					
— salariés	65 227	68 991	71 307	73 492	74 713
— non salariés	2 571	2 772	2 713	2 967	2 930

TABLEAU 72

Évolution des effectifs SNCF

Au 31 décembre de l'année considérée	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Cadre permanent (à partir du 1er octobre 1976)						
3e collège : Cadres non compris, cadres supérieurs	11 740	12 124	12 277	12 512	12 547	12 750
2e collège : Maîtrise [1]	39 739	39 364	39 562	40 092	39 240	39 513
1er collège : Exécution	203 811	200 291	196 042	191 718	189 581	194 363
Auxiliaires	8 970	8 560	7 400	6 547	6 481	5 342
Apprentis	1 535	1 495	1 430	1 376	1 226	1 248
TOTAL	265 795	261 834	256 711	252 245	249 075	253 216
Contractuels [2]					13 455	13 762
Dont : Roulants :						
— agents de conduite	21 679	21 545	21 703	21 482	20 871	20 822
— agents de train	8 094	8 603	9 034	9 157	9 337	9 731
Sédentaires :						
— service continu	233 110	229 136	223 734	219 612	217 126	220 871
— service discontinu	1 377	1 055	810	618	515	421
Dont : Main-d'œuvre féminine	20 858	20 357	19 961	19 855	20 129	21 744
Admission au cadre	11 090	11 203	9 638	9 979	9 268	16 647
Sortie des cadres	16 896	15 252	13 886	13 676	12 567	11 437
dont : départ à la retraite	11 818	10 851	9 953	10 182	9 861	8 646
décès	847	806	756	688	658	674
démission	2 870	2 522	2 223	1 930	1 311	1 460
autres cas	1 361	1 073	954	876	737	657

1. A partir d'octobre 1976, le 2e collège (ex-maîtrise) ne comprend plus certains grades ex-M1 transposés sur le niveau 4, 1er collège (ex-exécution).

2. Il n'y avait pas jusqu'à 1980, de statistiques concernant le personnel contractuel.

Source : SNCF.

TABLEAU 73

Évolution des effectifs à la RATP

Effectifs au 31 décembre	1979	1980	1981	1982
Cadre permanent :				
— cadres non compris hors statut	2 775	2 777	2 790	2 854
— maîtrise	6 096	6 083	6 275	6 496
— exécution	27 858	27 801	27 897	30 227
Auxiliaires	290	234	165	126
Contractuels	101	91	70	55
(*Apprentis*) *Élèves de l'école technique*	(270)	(270)	(270)	(267)
TOTAL	**37 120**	**36 986**	**37 197**	**39 758**
dont :				
Roulants :				
— agents de conduite-autobus (machinistes)	8 707	8 639	8 651	9 291
— agents de train (conducteurs)	3 087	3 033	3 033	3 096
— agents d'accompagnement des trains	802	680	585	–
Sédentaires ;				
— services continus — services discontinus	24 524	24 634	24 928	27 371
Main-d'œuvre féminine	5 435	5 453	5 545	6 164
Admission aux cadres	1 273	1 820	2 376	5 030
Sortie des cadres :				
dont :				
— départs à la retraite	994	1 179	1 308	1 363
— décès	102	109	101	93
— démission	231	223	204	217
— autres cas	414	377	417	797

Source : RATP.

Navigation intérieure

TABLEAU 74

Effectifs au 31 décembre selon les fichiers UNEDIC.

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Navigation intérieure	3 371	3 311	2 438	2 221	2 616	2 153	2 335

TABLEAU 75

Effectifs recensés par l'Office national de la navigation

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
Transports publics et privés							
Travailleurs indépendants	3 551	3 428	3 227	3 143	2 888	2 676	2 838
Dont : Retraités en activité	194	193	174	159	132	136	117
Salariés	3 917	3 611	3 380	3 281	3 532[1]	3 581[2]	3 339
Dont : Salariés de la flotte de navigation rhénane	569	535	505	510	508	509	502
Salariés de nationalité française	365	365	354	369	372	383	378
Salariés des transporteurs privés	1 486	1 359	1 261	1 004	–	–	–
Personnel de la traction sur berges	49	47	39	31	31	28	28
Personnel administratif et technique des compagnies de navigation	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
Personnel des bureaux d'affrètement	125	118	117	104	101	103	106
Total	**8 842**	**8 404**	**7 963**	**7 759**	**7 890**	**7 588**	**7 511**

1. L'indication du nombre de salariés pour l'année 1979 n'est pas comparable à celle des années précédentes car elle n'émane pas de la même source.

2. Le nombre, comme celui se rapportant à l'année 1980, résulte d'indications fournies par l'URSSAF. Il est à corriger en baisse pour tenir compte du fait que cet organisme d'une part n'isole pas le cas des salariés à activité limitée, d'autre part comptabilise plusieurs fois un même salarié ayant changé d'entreprise en cours d'année. On peut noter à cet égard que les statistiques publiées par l'UNEDIC donnent les effectifs suivants de salariés dans la navigation intérieure : 2 468 au 31 décembre 1980 et 2 335 au 31 décembre 1981.

Activités annexes de transport

TABLEAU 76

Effectifs au 31 décembre

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 non rectifiés
7301. Gares routières	644	675	445	417	410	298	315
7303. Ports maritimes	8 964	8 721	8 972	8 877	8 865	8 795	8 733
7305. Exploitation d'ouvrages routiers à péage	4 105	5 208	5 823	6 292	6 468	7 002	7 450
7306. Exploitation de parkings	1 886	2 001	2 167	2 431	2 588	2 667	2 690
7307. Entrepôts autres que frigorifiques	7 287	7 192	8 251	7 897	8 368	8 856	8 926
7308. Entrepôts frigorifiques	5 126	5 314	3 572	3 527	3 513	3 598	3 531
7309. Remorquage et pilotage	1 875	1 882	2 123	2 221	2 343	2 517	2 479
73. ACTIVITÉS ANNEXES DE TRANSPORTS ET ENTREPÔTS	**30 594**	**31 643**	**31 764**	**31 928**	**32 852**	**34 006**	**34 378**

Source : UNEDIC.

Auxiliaires de transport

TABLEAU 77

Effectifs au 31 décembre

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 non rectifiés
7401. Collecte de frêt maritime	10 136	10 305	10 589	10 911	10 079	9 753	9 680
7402. Collecte de frêt aérien	2 093	2 272	2 599	2 695	2 921	2 379	2 504
7403. Collecte de frêt terrestre et fluvial	56 536	59 165	59 507	60 810	60 580	61 271	61 103
7404. Manutention portuaire	7 287	6 991	7 114	6 849	6 274	6 473	6 256
7405. Manutention terrestre et fluviale	12 544	13 955	10 547	10 767	10 951	10 995	10 772
7406. Activités spéciales d'auxiliaires des transports maritimes	9 987	10 015	10 435	10 638	10 551	10 463	10 495
7407. Activités spéciales d'auxiliaires des transports aériens	186	339	453	529	431	608	591
7408. Autres auxiliaires des transports	950	1 181	1 541	1 714	1 792	1 963	2 061
7409. Agences de voyage	11 263	12 951	13 214	14 740	16 552	16 888	17 270
7410. Routage	9 079	9 230	9 720	10 210	10 367	10 422	10 463
74. AUXILIAIRES DE TRANSPORT ET AGENCES DE VOYAGE	**127 260**	**129 560**	**127 750**	**130 312**	**130 661**	**131 368**	**131 324**

Source : UNEDIC.

Transports maritimes

TABLEAU 78

Effectifs au 31 décembre

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 non rectifiés
7101. Transports maritimes autres que transports pétroliers	20 834	23 668	23 060	22 146	21 569	18 109	17 258
7102. Transports maritimes de produits pétroliers	3 339	4 092	4 516	4 709	4 365	4 221	3 830
7103. Navigation côtière et d'estuaire	782	1 179	564	672	674	711	752
71. TRANSPORTS MARITIMES ET NAVIGATION CÔTIÈRE	**29 603**	**30 966**	**29 741**	**28 196**	**26 608**	**23 042**	**21 842**

Source : UNEDIC.

TABLEAU 79

Personnel salarié du transport maritime EAE

	1976	1977	1978	1979	1980
Transports maritimes. autres que transports pétroliers :					
— navigants	16 987	16 078	14 447	13 679	12 237
— total	24 860	23 292	21 930	21 032	19 283
Écart par rapport aux données UNEDIC	+ 1 192	+ 232	— 216	— 537	+ 1 174
Transports maritimes de produits pétroliers :					
— navigants	5 472	5 236	4 884	4 844	4 695
— total	6 111	5 741	5 350	5 330	5 276
Navigation côtière :					
— navigants	390	415	517	526	475
— total	658	663	785	809	734
Ensemble :					
— navigants	22 849	21 729	19 848	19 049	17 407
— total	31 629	29 696	28 065	27 171	25 293
Écart par rapport aux données UNEDIC	+ 663	— 45	— 131	+ 563	+ 2 251

Transports aériens

TABLEAU 80

Effectifs au 31 décembre

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981 non rectifié
Transports aériens	15 641	16 217	16 935	17 412	18 055	18 084	18 385

Source : UNEDIC.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE SUR L'EMPLOI

Les données sur l'emploi présentées dans ce rapport forment une première contribution à l'élaboration projetée d'un compte de l'emploi. Malheureusement les études dans ce domaine ne sont pas encore assez avancées pour que l'on puisse tirer des évaluations ponctuelles afférentes à telle ou telle mesure, une conclusion extrapolable à l'ensemble du secteur des transports. L'évaluation des coûts et des avantages de la politique de l'emploi a donné lieu à un certain nombre d'études auxquelles le lecteur intéressé peut se reporter utilement.

Compte de l'emploi; Données physico-financières, 1973-1980, Documentation française.

Rapport d'information sur les aspects financiers et économiques du sous-emploi, rapport Flosset au Sénat, 2 juillet 1981.

« Comptes ou mécomptes du chômage et de l'emploi » par Claude GOYARD, *Economica,* septembre 1982.

« Les Effets prix de la protection sociale », SEDEIS, janvier 1983, et dans *Problèmes économiques* du 23 mars 1983.

Bilan des aides publiques directes et indirectes à l'emploi par F. BLOCH-LAINE et D. JANICOT, rapport remis au ministre du Travail, octobre 1978.

« Les Tableaux de la solidarité » par C. BLUM-GIRARDEAU, *Economica* et Documentation française, 1981, « Tableau redistributif des aides ».

« Sur le coût du chômage » par J. CARITEY, Chronique de la vie administrative des ministères, *Revue administrative,* n° 204, novembre-décembre 1981.

Politique de l'emploi et emploi, Centre d'économie appliquée, faculté d'économie appliquée d'Aix-Marseille, t. I : « Approche empirique »; T. II : « Approche théorique », Aix-en-Provence, 1981 (sous la direction de Roland Garnier).

Le Coût du chômage par H. GIBIER, *Problèmes économiques,* n° 1711, 18 février 1981.

Le ministère du Travail, moyens d'action et résultats, ministère du Travail, service des Études et de la Statistique, mai 1981 (Aide aux travailleurs privés d'emploi).

L'administration et l'emploi. Les structures du ministère face à la crise de l'emploi, ministère du Travail, Journées d'études du Ier colloque sur l'Administration et l'emploi organisées par l'université de Paris II et l'IFSA, Documentation française, 1981.

Tableaux statistiques sur le travail et l'emploi, ministère du Travail, édition 1981, « La recherche d'un emploi et les aides aux chômeurs ».

Statistiques du travail, ministère du Travail, bulletin mensuel.

Revue française des Affaires sociales, janvier 1983, ministère des Affaires sociales, « Les Difficultés d'évaluation du coût du chômage » par Michel LAGRAVE.

La conjoncture économique et le secteur des transports en 1982, SAEP, David KOM, 1983.

Les regroupements d'activités économiques retenus pour le dépouillement de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre du ministère du Travail, et les correspondances avec la NAP, niveau 600, dans le secteur des transports.

B. Durée du travail

Le début de l'année 1982 a été marqué par la promulgation de l'ordonnance du 16 janvier abaissant la durée légale hebdomadaire du travail de 40 heures à 39 heures et généralisant la cinquième semaine de congé.

La réduction de la durée hebdomadaire a débloqué un processus de réduction des horaires qui semblait stagner à l'approche des 40 heures, durée légale depuis la loi du 21 juin 1936.

Pour mesurer la réduction effective on peut utiliser les statistiques issues de l'enquête trimestrielle sur l'activité et l'emploi de la main-d'œuvre réalisée par le ministère du Travail.

Cette enquête est effectuée auprès des établissements de 10 salariés ou plus de tous les secteurs économiques sauf l'agriculture, les administrations publiques, les collectivités locales et les services domestiques. Pour ce qui concerne la durée du travail, elle prend en compte les entreprises nationales à statut : houillères, EDF, GDF et aussi SNCF et RATP.

L'enquête recense, pour les ouvriers et les non-ouvriers, la durée offerte par l'établissement au cours de la semaine de référence (en général, la première semaine non perturbée du trimestre). Le taux de réponse, la nature de la réponse, la qualité du répondant (l'employeur ou non-délégué), font que cette enquête ne retrace pas exactement le temps passé par les salariés à la disposition des employeurs, en particulier dans le secteur des transports. Néanmoins certaines tendances peuvent être dégagées concernant la durée du travail.

Les résultats de 1982 font apparaître une forte réduction, notamment entre janvier et avril. Il ressort d'une étude du ministère du Travail que la baisse moyenne dans la plupart des branches a été de 0,8 à 1,0 heure entre les deux enquêtes. La réduction semble s'être opérée par un glissement de l'ensemble des horaires, bien que dans certains secteurs où les horaires élevés sont courants, un fort dégonflement de ces derniers peut être constaté.

Dans le secteur des transports (non compris la SNCF et la RATP qui avaient réduit leur durée à 39 heures avant la publication de l'ordonnance), la proportion des ouvriers travaillant plus de 48 heures, qui était de 15,8 % en janvier, passait à 4,1 % en avril.

Dans le processus de réduction, il apparaît que les réductions moyennes sont relativement homogènes pour les non-ouvriers (employés) et plus contrastées pour les ouvriers.

Pour les transports, la variation moyenne de la durée du travail entre le 1er janvier 1982 et le 1er avril 1982 est de — 0,9 heure pour les non-ouvriers et de — 1,2 heure pour les ouvriers.

De tous les secteurs, c'est celui où la diminution moyenne pour les ouvriers apparaît comme la plus forte.

Cependant, c'est aussi le secteur au sein duquel la proportion d'établissements affichant aucune variation est la plus élevée (32,3 %). Cela laisse supposer l'existence de grandes disparités.

De fait, on peut préciser et nuancer la vue d'ensemble en fonction des particularités du secteur et des diverses données disponibles.

● Dans les transports maritimes et la navigation intérieure, d'importantes mesures ont modifié en 1982 les réglementations antérieures sur la durée du travail dans le sens d'une réduction et d'un accroissement des jours de repos.

● Dans le transport aérien, la majorité des salariés dépendent des grandes compagnies (Air France, Air Inter, UTA) et sont alignés sur la durée légale, essentiellement par une augmentation des jours de congé.

● Dans les transports terrestres, les réalités sont très diverses.

A la SNCF, la durée hebdomadaire du travail a été abaissée à 39 heures au 1er janvier 1982. Au mois de mai, certaines dispositions de la réglementation ont été améliorées :

— suppression pour les roulants de dérogations aux règles habituelles (grande période de travail de 7 jours, 9 heures 30 de travail une fois par grande période);

— augmentation du nombre minimum des repos périodiques doubles des roulants et du nombre des repos du dimanche pour tous les agents.

A partir du 1er juillet 1982, les heures de travail de milieu de nuit ont été compensées en temps de manière à réduire à 38 heures en moyenne par semaine la durée du travail d'un agent en service 3 × 8 régulier à longueur d'année.

A la RATP, la durée hebdomadaire du travail a été réduite à 39 heures au 1er janvier 1982 et à 38 heures au 1er décembre. Les « 104 repos » ont été généralisés à tous les salariés de l'exploitation.

En ce qui concerne *les transports routiers de voyageurs (urbains et interurbains) et de marchandises,* on peut suivre l'évolution de la durée hebdomadaire à travers les déclarations faites par les employeurs dans l'enquête ACEMO du ministère du Travail.

Non sans rappeler certaines limites, et notamment que :

— les taux de réponse à l'enquête sont relativement faibles dans le secteur des transports;

— les entreprises de moins de 10 salariés ne sont pas interrogées, or ce sont celles dans lesquelles la durée du travail est généralement la plus longue;

— de par la réglementation, les « temps à disposition » ne sont comptés qu'à 50 % de leur durée comme temps de travail effectif dans les transports routiers (suite p. 118).

Ministère du travail	Intitulé	NAP niveau 600
72	Transports de voyageurs	6921 à 6293.
73	Transports routiers de marchandises	6911 + 6912 + 6924.
74	Auxiliaires des transports terrestres	7301 + 7305 + 7306,
75	Autres transports	7001 + 7002 + 7101 + 7102 + 7103 * + 7201.
76	Autres activités connexes des transports	6926 + 7103 * + (7302 à 7304) + 7307 + 7308 * + 7309 + (7401 à 7410) + 8611*.

* Un poste NAP niveau 600 portant cette astérisque est éclaté entre plusieurs postes de la nomenclature du ministère du Travail.

TABLEAU 81

Répartition des établissements (en %) selon l'ampleur de la variation de durée du travail (ouvriers) du 1er janvier 1982 au 1er avril 1982, par regroupements d'activités

	Augmentation de durée	Variation nulle	Baisse de...						Total[1]
			+ de 0 à — de 1 h	1 h	+ de 1 h — de 2 h	2 h	de 2 h à 3 h	+ de 3 h	
Métallurgie (3 + 22)	3,5	14,9	7,8	59,8	5,2	2,8	3,1	3,2	100,0
Industries de productions traditionnelles (41 à 46 + 26)	3,7	25,9	3,4	54,5	2,2	2,4	3,4	4,4	100,0
Autres industries manufacturières (47-48-49)	3,0	22,6	5,2	57,1	3,3	2,0	3,9	3,0	100,0
Bâtiment et génie civil (5)	8,2	32,6	3,0	41,5	2,6	3,1	5,7	2,3	100,0
Commerce (6)	2,4	21,6	5,7	48,7	5,8	4,3	5,5	5,9	100,0
Transports (7)	2,9	32,3	3,4	30,5	3,3	10,6	7,6	9,2	100,0
Services (8-9)	2,7	23,9	2,8	59,1	3,0	1,5	3,9	3,1	100,0
Toutes activités[2]	**4,0**	**23,9**	**4,8**	**51,1**	**3,8**	**3,4**	**4,5**	**4,3**	**100,0**

1. Par suite des arrondis, ces totaux peuvent être légèrement différents de 100,0 %.
2. Ensemble des activités prises en compte dans l'enquête ACEMO (ministère du Travail).

TABLEAU 82

Répartition des établissements (en %) selon l'ampleur de la variation de durée du travail (employés) du 1er janvier 1982 au 1er avril 1982, par regroupements d'activités

	Augmentation de durée	Variation nulle	Baisse de...						Total[1]
			+ de 0 à — de 1 h	1 h	+ de 1 h — de 2 h	2 h	de 2 h à 3 h	+ de 3 h	
Métallurgie (3 + 22)	2,2	15,8	6,9	65,2	4,3	1,7	1,6	2,4	100,0
Industries de productions traditionnelles (41 à 46 + 26)	2,0	26,2	3,1	59,9	1,8	2,2	2,1	2,6	100,0
Autres industries manufacturières (47-48-49)	1,5	22,1	3,7	66,8	1,9	1,2	1,6	1,4	100,0
Bâtiment et génie civil (5)	3,6	33,9	3,3	45,8	2,7	2,6	5,0	2,9	100,0
Commerce (6)	2,1	21,4	4,9	58,9	4,0	2,7	3,1	2,9	100,0
Transports (7)	1,7	30,9	4,3	49,5	2,0	4,1	3,5	4,1	100,0
Services (8-9)	1,3	30,0	2,6	58,4	3,2	1,0	1,0	2,5	100,0
Toutes activités[2]	**2,1**	**24,9**	**4,2**	**58,3**	**3,2**	**2,1**	**2,5**	**2,7**	**100,0**

1. Par suite des arrondis, ces totaux peuvent être légèrement différents de 100,0 %.
2. Ensemble des activités prises en compte dans l'enquête ACEMO (ministère du Travail).

TABLEAU 83

Durées moyennes d'établissement au 1er janvier 1982 et variations saisonnières de durée du travail du 1er janvier 1982 au 1er avril 1982

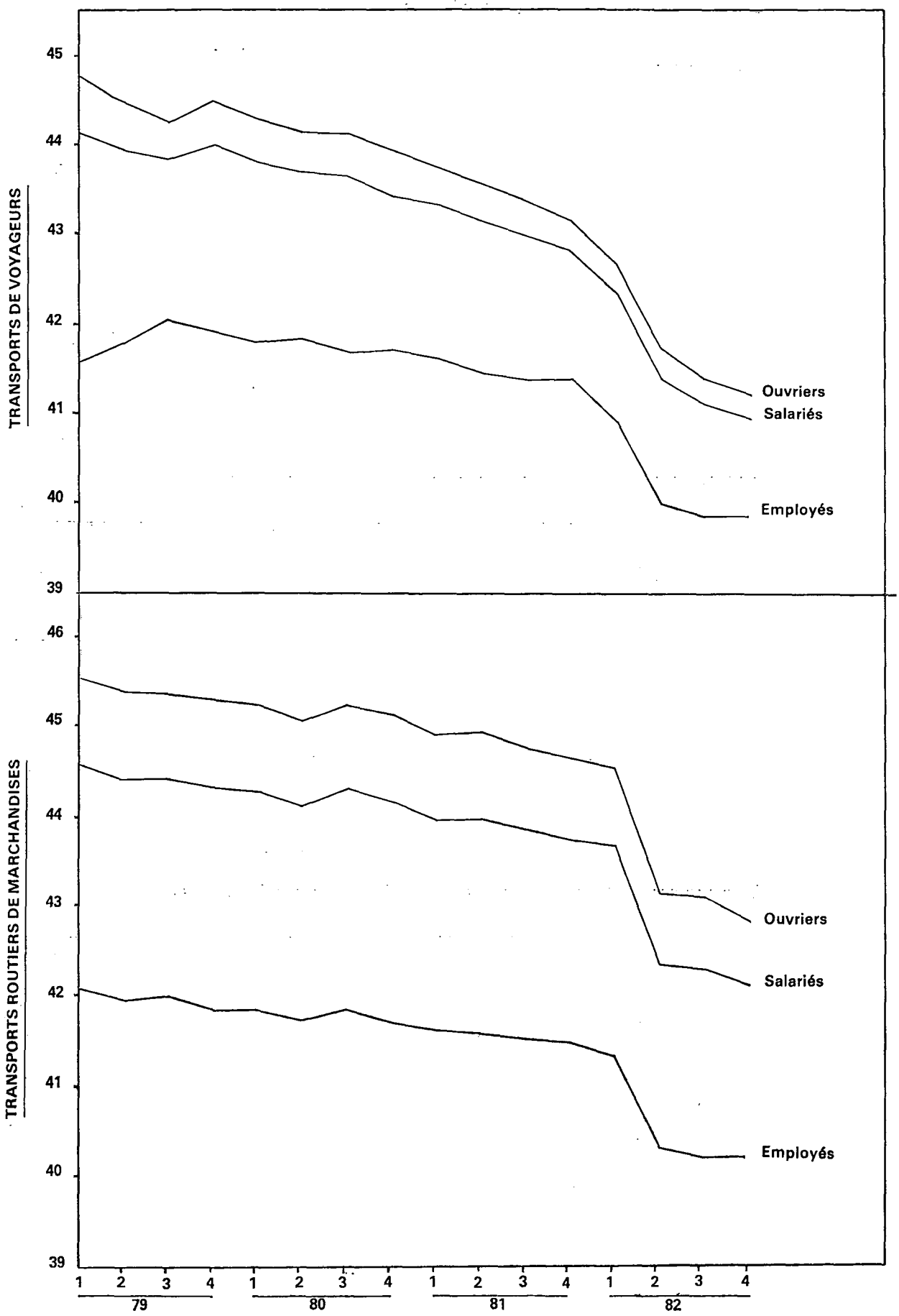
Unité : heure

	Ouvriers		Non-ouvriers	
	Durée moyenne au 1.1.82	Variation moyenne	Durée moyenne au 1.1.82	Variation moyenne
Métallurgie (3 + 22)	40,5	— 0,9	40,3	— 0,9
Industries à productions traditionnelles (41 à 46 + 26)	40,5	— 0,9	40,4	— 0,8
Industries manufacturières (47, 48, 49)	40,2	— 0,8	40,1	— 0,8
Bâtiment et Génie civil (5)	40,9	— 0,6	40,8	— 0,8
Commerce (6)	41,4	— 1,1	40,7	— 0,9
Transports (7)	43,2	— 1,2	40,8	— 0,9
Services (8 + 9)	40,5	— 0,9	39,9	— 0,8
Toutes activités	**40,9**	**— 0,9**	**40,4**	**— 0,8**

NB. — *Ces valeurs peuvent présenter des différences avec celles présentées dans les publication régulières de l'enquête ACEMO, les concepts utilisés étant différents.*

Durée du travail des ouvriers, employés et salariés

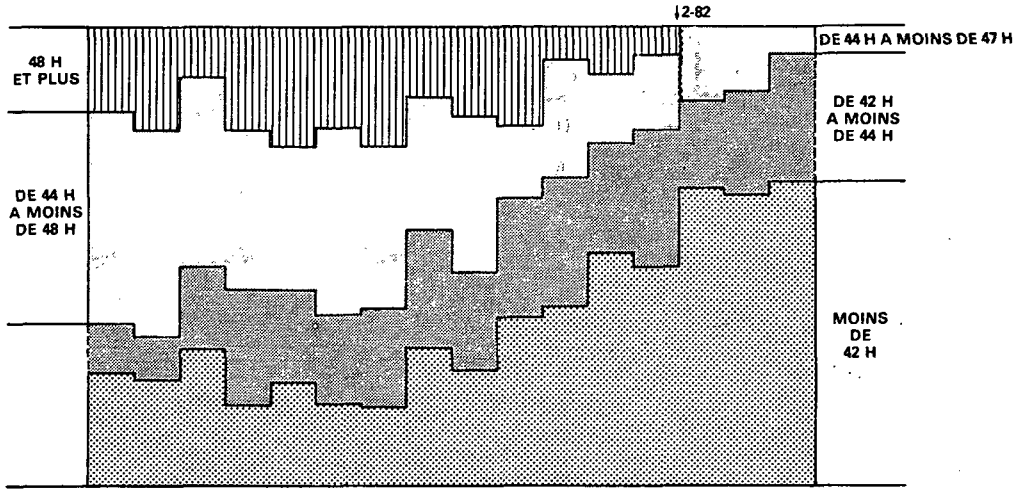
Moyenne hebdomadaire affichée



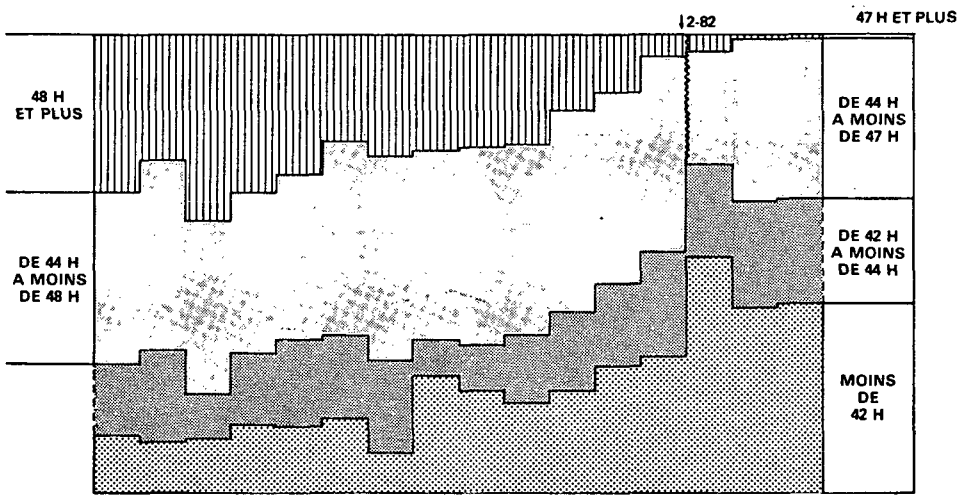
Transports de voyageurs

Répartition en °/₀ des ouvriers par tranche de durée et taille d'entreprise
Évolution trimestrielle de 1979 à 1982

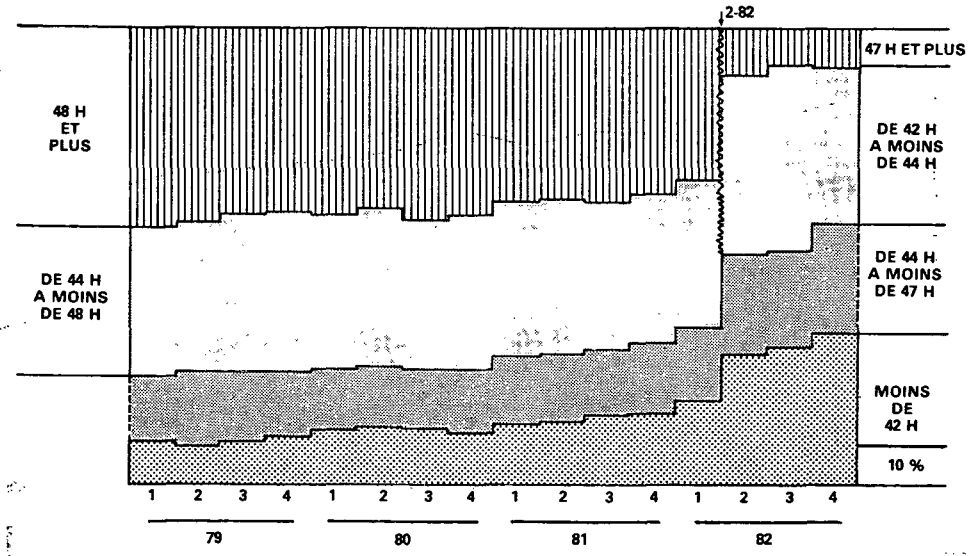
Entreprises de plus de 200 salariés (≃ 50 % des effectifs salariés)



Entreprises de 50 à 199 salariés (≃ 20 % des effectifs salariés)



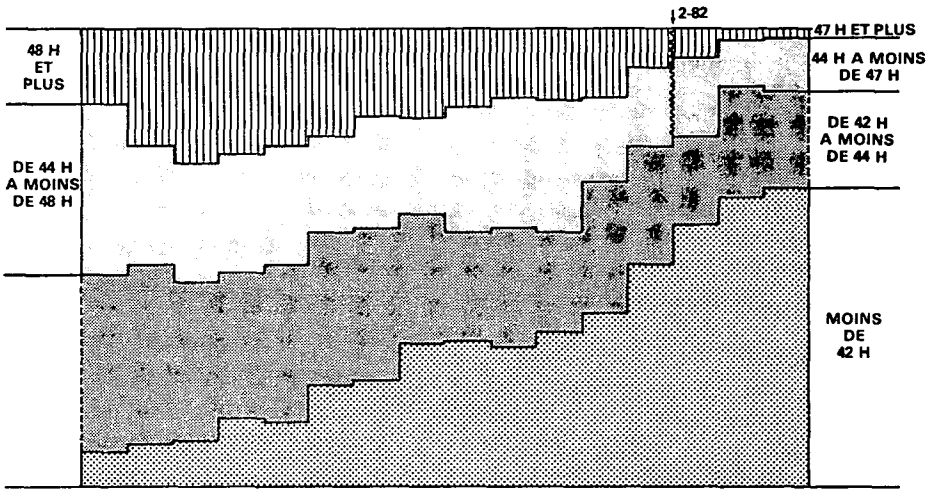
Entreprises de 10 à 49 salariés (≃ 22 % des effectifs salariés)



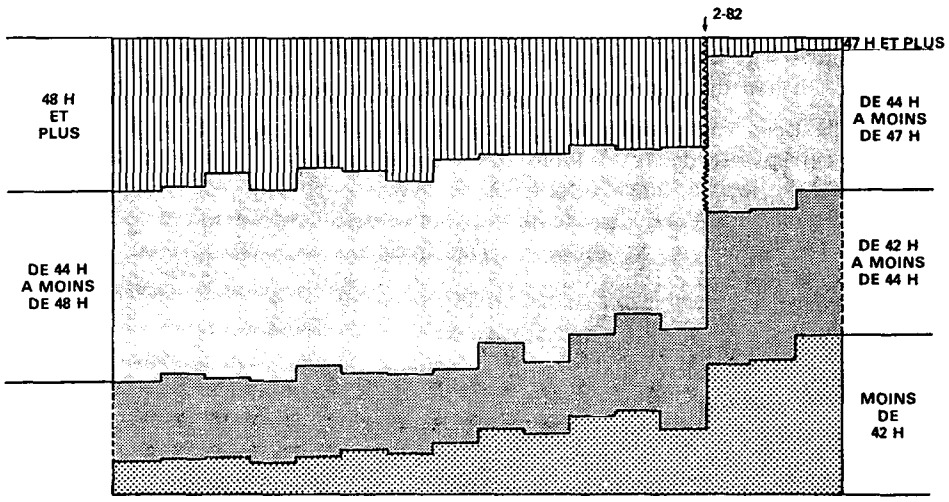
Transports routiers de marchandises

Répartition en °/₀ des ouvriers par tranche de durée et taille d'entreprise
Évolution trimestrielle de 1979 à 1982

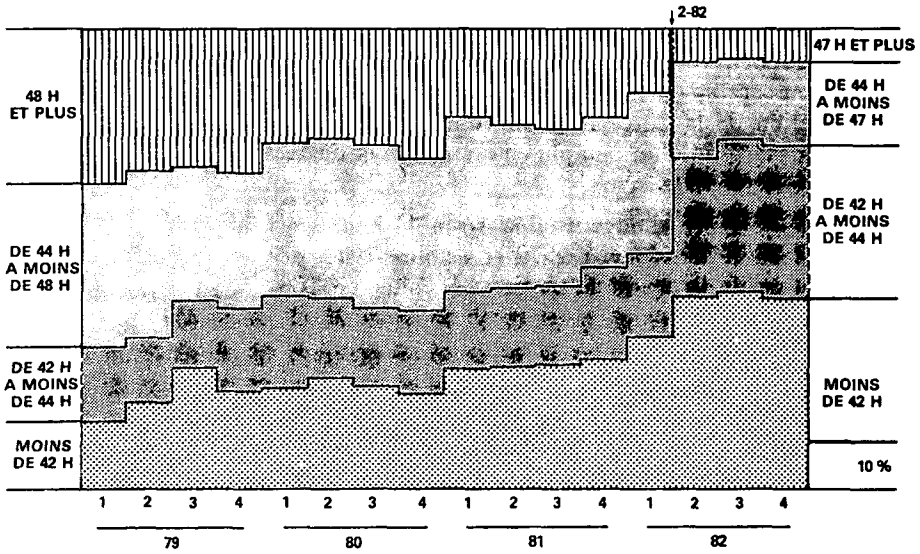
Entreprises de 200 salariés et plus (≃ 17 % des effectifs salariés)



Entreprises de 50 à 199 salariés (≃ 19 % des effectifs salariés)



Entreprises de 10 à 49 salariés (≃ 39 % des effectifs salariés)



Malgré ces restrictions, des constatations intéressantes peuvent être faites.

Dans *les transports de voyageurs* (RATP exclue) les entreprises de 10 salariés et plus rassemblent 90 % des effectifs.

Depuis la fin de l'année 1979 on y enregistre un mouvement régulier de baisse de la durée hebdomadaire moyenne de travail des ouvriers. Ce mouvement s'amplifie dès janvier 1982, en grande partie du fait des réseaux urbains. Entre octobre 1979 et octobre 1982, l'enquête ACEMO fait ressortir une baisse de plus de 3 heures de cette durée. Pour les « employés » la baisse est d'un peu moins de 2 heures, et elle est concentrée en 1982. Lorsqu'on examine l'évolution de la répartition des ouvriers par tranche de durée et par taille d'entreprise, le dégonflement des horaires longs apparaît bien comme un des éléments essentiels du processus de réduction. Entre janvier 1979 et octobre 1982, la proportion d'ouvriers dont la durée affichée est de plus de 44 heures passe de 70 à 25 % dans les entreprises de 10 à 49 salariés, de 55 à 15 % dans les entreprises de 50 à 199 salariés, de 70 à 6 % dans les entreprises de plus de 200 salariés. Toutefois, la proportion d'ouvriers travaillant moins de 42 heures n'évolue pas parallèlement. Elle reste moins importante dans les entreprises de 10 à 49 salariés que dans les autres : 40 % au lieu de 65 %.

Cela tient vraisemblablement au fait que 90 % des entreprises de cette taille ont pour activité principale le transport interurbain ou transport routier de voyageurs, dans lequel les horaires sont plus longs pour les conducteurs. Dans ces entreprises, il reste en octobre 1982 une part non négligeable des ouvriers dont la durée de travail déclarée avoisine ou dépasse 47 heures par semaine. Les graphiques semblent indiquer des analogies entre le processus de réduction des horaires dans le transport interurbain et dans le transport routier de marchandises.

L'ordonnance de janvier 1982 a relancé dans *le transport routier de marchandises* les négociations engagées en 1981 sur la durée du travail. Cependant, aucun accord n'a été conclu.

Les réponses des employeurs à l'enquête ACEMO font apparaître entre janvier et octobre 1982 une réduction de la durée moyenne d'une heure pour les employés et d'un peu plus d'une heure et demie pour les ouvriers.

La proportion d'ouvriers déclarés à 44 heures et plus passe, entre janvier 1979 et octobre 1982, de 70 à 35 % dans les entreprises de plus de 200 salariés, de 75 à 35 % dans celles de 50 à 199 salariés, et de 75 à 45 % dans celles de 10 à 49 salariés.

La diminution moindre dans ces dernières entreprises peut être expliquée par le pourcentage supérieur de « roulants » aux horaires les plus longs.

La proportion d'ouvriers à moins de 42 heures atteint 35 à 40 % fin 1982.

REMARQUE. — L'enquête ACEMO du ministère du Travail regroupe sous l'appellation « ouvriers » des salariés aux statuts divers. Elle est indicative de tendances mais ne permet pas de décrire la situation réelle de catégories particulières, notamment des conducteurs routiers.

Ceux ci représentent les deux tiers des salariés du transport routier de marchandises pour compte d'autrui.

Sur ces 120 000 conducteurs, on peut estimer à 60 000 le nombre de ceux qui effectuent du transport en zone longue.

Pour étudier leurs conditions de travail, seuls semblent appropriés les résultats de l'enquête réalisée récemment par l'ONSER. L'intérêt porté à ces salariés a conduit à reprendre les principaux éléments de l'enquête dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la nation.

● *Enquête auprès des conducteurs de poids lourds réalisée par l'ONSER*

1. PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

Les résultats qui suivent proviennent d'une enquête menée auprès des conducteurs de poids-lourds du secteur des transports et des secteurs dont l'activité principale n'est pas le transport mais où des opérations de transport sont effectuées pour leur propre compte. Le champ de l'enquête est constitué de l'ensemble des travailleurs salariés et indépendants dont l'activité principale est de conduire un véhicule poids-lourd d'au moins 3,5 t. de PTCA transportant des marchandises.

Cette enquête a été réalisée auprès d'un échantillon de 1 000 conducteurs professionnels représentant un sous-échantillon de la population globale dont les caractéristiques ont été mesurées dans un sondage au 1/25e de la population totale des professionnels se présentant à la visite médicale préfectorale obligatoire pour valider leurs permis lourds. Les conducteurs sélectionnés recevaient la visite d'un enquêteur à deux reprises; à la première visite celui-ci administrait un questionnaire et donnait des instructions sur les modalités de tenue du carnet de temps (qu'ils remplissaient eux-mêmes durant au moins sept jours consécutifs en commençant le lundi); lors de la seconde visite l'enquêteur posait quelques questions vérifiant les caractéristiques de la période d'enquête et reprenait le carnet de temps rempli par le conducteur.

Les conducteurs remplissaient eux mêmes un carnet budget-temps dont l'unité minimale de durée était le quart d'heure, ils avaient chaque jour :

● 6 rubriques d'activité de travail possibles à remplir séquentiellement : conduite ; manutentions liées aux chargements et déchargements; manutentions liées à d'autres travaux (entretien ou autre travail manuel); travail commercial (tenue

des papiers, négociation du fret, des passages en douane); attente où aucun travail n'est fourni; astreinte embarquée (le camion roule et le collègue du conducteur enquêté conduit, lui étant dans le véhicule);

- 4 rubriques d'activités de repos possibles par jour :
  — sur la route : repos (repas, pause...) et sommeil,
  — chez soi : activités diverses et sommeil.

Les chiffres résultant de cette enquête sont calés sur ceux du sondage au 1/25e de la population des professionnels se présentant à la visite médicale préfectorale de validation des permis lourds (le redressement a été effectué à partir de deux critères : l'astreinte et le secteur d'activité — compte propre, compte d'autrui).

Les semaines de référence ne sont pas toutes équivalentes puisque pour certains enquêtés la période d'enquête a pu contenir un jour férié supplémentaire, soit en repos compensateur, soit en jour férié (lundi de Pâques et 11 novembre).

Le recueil de l'information a eu lieu du 2 novembre au 23 décembre 1982 et du 1er avril au 13 juillet 1983.

Il a paru intéressant de comparer aux enquêtes réalisées par le ministère du Travail auprès des entreprises, cette enquête budget-temps réalisée auprès des conducteurs eux-mêmes.

2. Commentaires des résultats.

2.1. *Les durées hebdomadaires de travail selon le secteur d'activité, le statut des conducteurs et l'astreinte des voyages.*

La moyenne de la durée de travail hebdomadaire est de 48 heures 28 pour l'ensemble des conducteurs (indépendants et salariés réunis). La distribution présente une forte dispersion (σ = 9 heures 57). Pour les conducteurs du secteur des transports (compte d'autrui ou CA) la moyenne est de 53 heures 12 et de 45 heures 35 pour les conducteurs des autres secteurs (compte propre ou CP). La dispersion est plus grande pour les premiers (σ = 10 heures 37) que pour les seconds (σ = 8 heures 17).

Les moyennes pour les salariés sont proches de celles de l'ensemble. Les indépendants travailleraient davantage que les salariés dans le compte propre (CP), par contre dans le secteur des transport (CA), ils ont des moyennes similaires, mais dans les deux cas la dispersion est plus grande pour les indépendants que pour les salariés (cf. tableaux 84, 85, 86, 87).

Comme la plupart des conducteurs du compte propre rentre chez eux tous les jours alors que presque la moitié des conducteurs du secteur du transport ont des astreintes de voyage réclamant de dormir sur la route au moins une fois par semaine, la différence entre les durées moyennes de travail des conducteurs pourrait s'expliquer par cette structuration différente des « métiers » dans les deux populations. Si les durées les plus fortes sont liées aux astreintes de voyage les plus longues, il n'en reste pas moins vrai qu'à astreinte de voyage égale les conducteurs salariés du secteur des transports travaillent toujours plus que ceux des autres secteurs (cf. tableaux 84, 88, 89).

2.2. *Les durées hebdomadaires de travail selon le secteur d'activité et la taille de l'établissement où travaillent les conducteurs salariés.*

A l'exception des très grands (500 salariés et plus) la taille de l'établissement intervient peu sur les moyennes de durées de travail (cf. tableau 90) et ceci particulièrement dans le secteur des transports (cf. tableaux 91, 92, 93).

2.3. *La composition des activités de travail.*

Qu'il s'agisse des durées d'attente ou des durées de conduite, elles sont d'autant plus longues en moyenne que les conducteurs ont des astreintes plus fortes. Elles sont toujours plus importantes dans le secteur des transports où par ailleurs les salariés attendent moins que les indépendants et conduisent autant (cf. tableaux 94, 95). On peut remarquer que les dispersions des durées d'attente sont supérieures à la moyenne. Ceci s'explique par le fort pourcentage de salariés qui n'attendent pas (50 % des salariés du compte propre pour 27 % des salariés du compte d'autrui ont des durées d'attente nulles).

Le taux de conduite mesure la proportion du temps global de travail utilisé à la conduite et constitue un indicateur de productivité du travail de roulage pour des conducteurs soumis à des activités comparables. A astreinte égale, ce taux est toujours plus fort pour les conducteurs du secteur des transports (cf. tableau 96).

La taille de l'établissement intervient peu sur ces moyennes.

2.4. *Les durées légales de travail*

Sous l'ancienne réglementation on considérait que les temps d'attente et d'astreinte embarquée (lorsque le conducteur est dans le camion et que son collègue conduit) comptaient pour moitié en temps de travail effectif (cf. tableau 97).

Depuis mars 1982, le décret social stipule que les durées d'attente comptent pour 66 % en temps de travail effectif (cf. tableau 98).

La différence entre les deux moyennes ainsi calculées est assez faible (20 minutes pour le compte propre et 40 minutes pour le secteur des transports). Cela tient au fait que les durées d'attente sont relativement réduites au regard des durées de travail.

3. Tableaux.

Les tableaux sont présentés dans l'ordre du texte.

Dans le cas où le tableau concerne les moyennes et les dispersions le lecteur devra se référer aux tableaux 99 et 100 où sont les effectifs réellement enquêtés par case. Dans certains cas de figure en effet (notamment pour les indépendants du compte propre et les salariés des très grands établissements du compte d'autrui) les effectifs enquêtés sont trop faibles pour que les moyennes soient autre qu'indicatives.

Les tableaux présentés ci-après comportent les abrégés suivants :

E : Ensemble
CP : Compte propre
CA : Compte d'autrui.
IND : conducteurs indépendants
SAL : Conducteurs salariés
$\overline{m}$: moyennes
σ : écart-type.

Les catégories utilisées pour déterminer la taille de l'établissement sont les suivantes : 1 à 5 salariés, 6 à 9 salariés,...

● ***Durées totales de travail hebdomadaires***

TABLEAU 84

Durées hebdomadaires de travail (moyennes et dispersions)

Statuts / Astreinte	Secteurs											
	E				CP				CA			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois/semaine.....	61 h 34	10 h 11	58 h 49	11 h 08	74 h 37	–	53 h 08	10 h 38	60 h 44	9 h 56	60 h 44	10 h 34
1-3 fois/semaine.....	54 h 53	14 h 17	53 h 44	9 h 09	61 h 23	5 h 41	49 h 03	8 h 30	51 h 32	16 h 08	56 h 10	8 h 30
Chez-soi tous les jours.	48 h 55	11 h 20	45 h 32	7 h 42	45 h 49	10 h 42	44 h 42	7 h 30	50 h 16	11 h 20	48 h 06	7 h 43
ENSEMBLE....	52 h 17	12 h 35	48 h 12	9 h 40	49 h 34	12 h 38	45 h 29	8 h 06	53 h 13	12 h 26	53 h 12	10 h 19

TABLEAU 85

Ensemble enquête (indépendants + salariés) (distributions)

	– 40 h.	40 – 42 h.	42 – 44 h.	44 – 48 h.	48 – 52 h.	52 – 56 h.	⩾ 56 h.	Ensemble %	N	Ensemble % col.	m
CP.....	20,9	12,3	15,2	20,7	13,2	7,8	9,9	100,0	(622)	62,2	45 h 35
CA.....	7,3	5,1	7,2	14,6	13,7	14,9	37,2	100,0	(378)	37,8	53 h 12
ENSEMBLE.....	15,7	9,6	12,2	18,5	13,4	10,5	20,1	100,0	(1 000)	100,0	48 h 28

TABLEAU 86

Salariés (distributions)

	– 40 h.	40 – 42 h.	42 – 44 h.	44 – 48 h.	48 – 52 h.	52 – 56 h.	> 56 h.	Ensemble %	N	Ensemble % col.	m
CP.....	20,8	12,6	15,4	20,6	13,6	7,9	8,9	100,0	(605)	64,7	45 h 29
CA.....	6,6	5,6	7,5	13,9	14,3	16,1	35,9	100,0	(330)	35,3	53 h 12
ENSEMBLE.....	15,8	10,2	12,6	18,3	13,9	10,8	18,4	100,0	(935)	100,0	48 h 12

TABLEAU 87

Indépendants (distributions)

	– 40 h.	40 – 42 h.	42 – 44 h.	44 – 48 h.	48 – 52 h.	52 – 56 h.	⩾ 56 h.	Ensemble %	N	Ensemble % col.	m
CP.....	22,9	–	11,5	22,9	–	2,7	40,0	100,0	(17)	26,0	49 h 34
CA.....	11,7	1,8	5,0	19,6	9,4	6,8	45,8	100,0	(48)	74,0	53 h 13
ENSEMBLE.....	14,6	1,3	6,6	20,4	7,1	5,8	44,2	100,0	(65)	100,0	52 h 17

● ***Durées hebdomadaires de travail des conducteurs salariés du compte d'autrui***

TABLEAU 88

Salariés du compte d'autrui

Astreinte \ Durée	– 40 h.	40 – 42 h.	42 – 44 h.	44 – 48 h.	48 – 52 h.	52 – 56 h.	56 – 60 h.	≥ 60 h.	Ensemble	Ensemble % col.	*m*
≤ 4 fois/semaine	1,5	1,5	–	8,9	7,4	13,3	13,3	54,1	100,0	26,4	60 h 44
1-3 fois/semaine	2,2	3,6	0,7	8,7	13,5	23,0	12,4	35,9	100,0	21,9	56 h 10
Rentre tous les soirs chez soi	11,1	8,6	14,1	18,7	18,2	14,6	5,6	9,0	100,0	51,7	48 h 06
ENSEMBLE (N = 330)	6,6	5,6	7,5	13,9	14,3	16,1	9,1	26,8	100,0	100,0	53 h 12

● ***Durées hebdomadaires de travail des conducteurs salariés du compte propre***

TABLEAU 89

Salariés du compte propre

Astreinte \ Durée	– 40 h.	40 – 42 h.	42 – 44 h.	44 – 48 h.	48 – 52 h.	52 – 56 h.	56 – 60 h.	≥ 60 h.	Ensemble	Ensemble % col.	*m*
≤ 4 fois/semaine	4,5	4,5	6,8	15,9	15,9	20,5	11,4	20,3	100,0	6,0	53 h 08
1-3 fois/semaine	9,7	8,6	11,4	21,2	18,2	12,2	8,5	10,2	100,0	6,2	49 h 03
Rentre tous les soirs chez soi	22,7	13,5	16,3	20,9	13,2	6,7	2,1	4,6	100,0	87,8	44 h 42
ENSEMBLE (N = 605)	20,8	12,6	15,4	20,6	13,6	7,9	3,1	5,8	100,0	100,0	45 h 29

TABLEAU 90

Durées de travail des salariés selon la taille de l'établissement (moyennes et dispersions)

Taille \ Secteur	E		CP		CA	
1-5	49 h 09	10 h 37	44 h 45	6 h 18	52 h 57	12 h
6-9	48 h 24	10 h 40	44 h 17	8 h 28	54 h 47	10 h 36
10-49	48 h 33	9 h 25	46 h 08	8 h 16	52 h 52	9 h 46
50-99	47 h 13	8 h 46	45 h 23	8 h	52 h 13	8 h 44
100-199	48 h 58	10 h	45 h 12	7 h 42	54 h 18	10 h 30
200-499	47 h 32	8 h 43	45 h 45	7 h 45	53 h 28	9 h 09
500-999	43 h 53	8 h 18	42 h 24	6 h 50	50 h 24	10 h 40
1 000 et plus	43 h 22	4 h 07	43 h 22	4 h 07	–	–
SR	48 h 42	13 h 07	47 h 58	12 h 09	51 h 17	15 h 51
ENSEMBLE	48 h 12	9 h 40	45 h 28	8 h 06	53 h 12	10 h 19

● ***Durées hebdomadaires de travail selon la taille de l'établissement***

TABLEAU 91

Salariés compte propre et compte d'autrui

Durées / Taille de l'établissement	— 40 heures	40–42 heures	42–44 heures	44–48 heures	48–52 heures	52–56 heures	56–60 heures	> 60 heures	E %	E % col.
< 10 salariés	19,4	11,8	7,8	13,0	13,4	14,7	4,7	15,2	100,0	20,6
10 à 49 salariés	13,6	10,6	11,5	18,2	16,8	10,0	4,7	14,6	100,0	40,4
50 à 99 salariés	15,3	9,2	16,2	24,0	13,0	7,7	4,9	9,7	100,0	15,7
⩾ 100 salariés	16,2	8,7	17,0	19,4	9,3	10,6	6,9	11,9	100,0	21,5
NSP	25,2	7,7	11,0	17,4	11,0	14,1	3,1	10,5	100,0	1,8
ENSEMBLE (N = 935)	15,8	10,2	12,6	18,3	13,9	10,8	5,2	13,2	100,0	100,0

TABLEAU 92

Salariés compte d'autrui

Durées / Taille de l'établissement	— 40 heures	40–42 heures	42–44 heures	44–48 heures	48–52 heures	52–56 heures	56–60 heures	> 60 heures	E %	E % col.
< 10 salariés	8,7	6,1	4,9	12,9	13,0	17,3	8,5	28,6	100,0	26,8
10 à 49 salariés	5,8	5,4	8,6	13,7	17,4	14,9	8,5	25,7	100,0	41,3
50 à 99 salariés	3,5	8,2	6,5	19,6	13,5	17,5	10,6	20,6	100,0	12,0
> 100 salariés	6,9	2,7	9,8	12,4	10,8	16,4	10,0	31,0	100,0	18,8
NSP	14,2	23,0	–	17,2	–	14,2	14,2	17,2	100,0	1,1
ENSEMBLE (N = 330)	6,6	5,6	7,5	13,9	14,3	16,1	9,1	26,8	100,0	100,0

TABLEAU 93

Salariés compte propre

Durées / Taille de l'établissement	— 40 heures	40–42 heures	42–44 heures	46–48 heures	48–52 heures	52–56 heures	56–60 heures	> 60 heures	E %	E % col.
< 10 salariés	28,4	16,6	10,3	13,2	13,8	12,4	1,5	3,8	100,0	17,2
10 à 49 salariés	18,0	13,7	13,1	20,7	16,6	7,2	2,6	8,1	100,0	39,9
50 à 99 salariés	19,6	9,5	19,6	25,7	12,9	4,1	2,8	5,8	100,0	17,7
⩾ 100 salariés	20,2	11,2	20,4	22,5	8,7	8,0	5,6	2,5	100,0	22,9
NSP	28,3	3,4	14,1	17,5	14,1	14,1	–	8,6	100,0	2,2
ENSEMBLE (N = 605)	20,8	12,6	15,4	20,6	13,6	7,9	3,1	5,8	100,0	100,0

TABLEAU 94

Durées d'attente (moyennes et dispersions)

Statuts / Astreinte	Secteurs											
	E				CP				CA			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois/semaine.....	5 h 56	4 h 16	5 h 08	5 h 04	–	–	3 h 04	4 h 26	6 h 19	4 h	6 h	5 h 04
1-3 fois/semaine.....	3 h 16	3 h 10	4 h 16	4 h 57	1 h 51	3 h 03	2 h 06	2 h 36	4 h	2 h 56	5 h 24	5 h 29
Rentre chez soi tous les soirs.....	3 h 50	5 h 52	1 h 43	3 h 55	2 h	3 h 13	1 h 35	3 h 53	4 h 37	6 h 34	2 h 10	4 h 02
ENSEMBLE.....	4 h 13	5 h 21	2 h 28	4 h 18	1 h 54	3 h 08	1 h 42	3 h 53	5 h	5 h 43	3 h 53	4 h 55

TABLEAU 95

Durées de conduite (moyennes et dispersions)

Statuts / Astreinte	Secteurs											
	E				CP				CA			
	Indépendants		Salaries		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois/semaine.....	38 h 43	7 h 48	37 h 43	9 h 58	21 h 45	–	33 h	10 h 06	39 h 49	6 h 43	39 h 41	9 h 15
1-3 fois/semaine.....	33 h 04	12 h 28	32 h 45	8 h 49	28 h 07	9 h 30	29 h 16	8 h 58	35 h 37	13 h 03	34 h 32	8 h 14
Rentre chez soi tous les soirs.....	25 h 03	9 h 24	23 h 16	9 h 33	20 h 31	6 h 42	22 h 03	9 h 15	27 h 02	9 h 43	27 h 05	9 h 17
ENSEMBLE.....	28 h 58	11 h 04	26 h 18	10 h 56	21 h 43	7 h 30	23 h 10	9 h 49	31 h 20	11 h 02	32 h 02	10 h 34

TABLEAU 96

Taux de conduite (moyennes et dispersions)

Statuts / Astreinte	Secteurs											
	E				CP				CA			
	Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés		Indépendants		Salariés	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois/semaine.....	63,9	13,2	64,3	12,1	29,1	–	61,8	14,5	66,2	10,1	65,3	10,9
1-3 fois/semaine.....	60,0	20,1	60,7	12,8	45,5	14,0	59,7	15,3	67,5	18,5	61,2	11,4
Rentre chez soi tous les soirs.....	51,4	14,1	50,5	17,3	46,0	14,4	48,9	17,6	53,8	13,3	55,5	15,3
ENSEMBLE.....	55,0	15,6	53,5	17,0	45,1	14,4	50,3	17,7	58,5	14,5	59,3	14,1

TABLEAU 97

Durées légales de travail des salariés (attentes : 50 % de temps de travail)

Secteurs / Astreinte	E		CP		CA	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois par semaine	55 h 56	10 h 32	51 h 36	9 h 51	57 h 44	10 h 17
1-3 fois par semaine	51 h 36	8 h 48	48 h	8 h 28	53 h 27	8 h 22
Rentre chez soi tous les soirs	44 h 39	7 h 55	43 h 54	7 h 47	47 h	7 h 54
ENSEMBLE	46 h 57	9 h 22	44 h 37	8 h 13	51 h 15	9 h 51

TABLEAU 98

Durées légales de travail des salariés (attentes : 66 % de temps de travail)

Secteurs / Astreinte	E		CP		CA	
	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ	$\bar{m}$	σ
⩾ 4 fois par semaine	56 h 47	10 h 40	52 h 06	10 h	58 h 44	10 h 19
1-3 fois par semaine	52 h 18	8 h 50	48 h 21	8 h 27	54 h 21	8 h 19
Rentre chez soi tous les soirs	44 h 57	7 h 48	44 h 10	7 h 39	47 h 22	7 h 48
ENSEMBLE	47 h 22	9 h 26	44 h 54	8 h 08	51 h 54	9 h 57

TABLEAU 99

Effectifs d'enquête non redressés

Secteurs Statut / Astreinte	E		CP		CA	
	Indice	Salariés	Indice	Salariés	Indice	Salariés
⩾ 4 fois par semaine	21	179	1	44	20	135
1-3 fois par semaine	14	202	6	95	8	107
Rentre chez soi tous les soirs	42	480	7	282	35	198
ENSEMBLE	77	861	14	421	63	440

TABLEAU 100

Taille de l'établissement

Salariés \ Secteurs	E	CP	CA
1-5	91	29	62
6-9	94	40	54
10-49	341	159	182
50-99	126	74	52
100-199	103	47	56
200-499	66	44	22
500-999	20	14	6
1 000	4	4	0
NSP	16	10	6
ENSEMBLE	861	421	440

Activité de l'Inspection du travail

TABLEAU 101

	1979	1980	1981
Nombre d'infractions constatées	65 647	66 821	64 085
Dont relevées par procès-verbal	21 552	22 302	21 914

Réglementation à laquelle il a été contrevenu	Nombre d'infractions relevées par PV		
	1979	1980	1981
Obligations des employeurs (déclarations des établissements, registre, affichage)	595	1 788	1 675
Réglementation du travail (durée, heures supplémentaires, repos hebdomadaires)	4 966	3 426	6 214
Conditions de travail des conducteurs routiers	11 925	12 743	10 409
Salaires (non respect du SMIC, salaires inférieurs aux salaires conventionnels)	1 772	2 293	1 586
Congés payés	33	40	19
Représentants du personnel	36	34	45
Hygiène et sécurité	368	254	394
Médecine du travail	1 205	1 349	1 081
Emploi (placement, contrôle de l'emploi, travail temporaire, divers...)	431	240	205

Le rapport d'activité de l'Inspection du travail des transports, qui exerce son contrôle sur la quasi-totalité du secteur hormis les transports maritimes, fournit des indications quant au respect des réglementations.

On constate que de 1979 à 1981, environ 75 % des infractions relevées par procès verbal concernent la réglementation de la durée du travail et des conditions de travail des conducteurs routiers.

On enregistre sur la même période une progression du nombre des amendes infligées pour infraction au règlement communautaire CEE 543/9 : 3 466 en 1979, 4 042 en 1980 et 5 220 en 1981. Ce règlement, qui s'applique aux conducteurs routiers, fixe en particulier que : la durée de conduite continue ne peut dépasser 4 heures, la durée totale des temps de conduite entre deux périodes consécutives de repos ne peut dépasser 8 heures, la durée de conduite ne peut dépasser 48 heures au cours d'une semaine, ni 92 heures au cours de deux semaines consécutives.

On note d'autre part qu'au 31 décembre 1979, 21 051 dérogations autorisées existaient dans les transports routiers : 4 portant sur la répartition du service, 8 559 concernant des amplitudes journalières de travail comprises entre 12 et 14 heures, 869 des amplitudes supérieures à 14 heures et 11 619 relatives à une durée hebdomadaire du travail au-delà de 40 heures.

En 1981, l'Inspection a examiné 11 169 demandes de dérogation aux règles du travail, dont 2 931 se rapportant aux dépassements d'amplitude du travail journalier dans les transports de voyageurs et 7 920 à une durée du travail effectif au-delà de la durée légale.

● *Navigation intérieure (flotte classique)*

Un arrêté du 15 septembre 1982 a rendu obligatoire l'accord intervenu le 4 mai 1982 entre les partenaires sociaux.

Il réglemente la durée du travail et les congés payés.

La durée de présence hebdomadaire est fixée à 52 heures.

La durée journalière de présence s'établit à :

8 heures 40 pour 6 jours travaillés;
9 heures 30 plus 4 heures 30 pour 5 jours et demi;
10 heures 24 pour 5 jours.

Pour tenir compte des impératifs de l'exploitation, la durée normale de présence hebdomadaire peut être portée à 55 heures pendant trois mois au maximum, à condition qu'interviennent dans les trois mois suivants des réductions d'horaires ramenant à 52 heures la durée moyenne hebdomadaire sur l'ensemble de la période.

Compte tenu des cinq jours de repos supplémentaires dont bénéficient les salariés de la navigation intérieure, la durée de présence hebdomadaire ressort à 51 heures.

La 5e semaine de congés payés est généralisée.

● *Modification du code du travail maritime*

(Ordonnance n° 82-267 du 25 mars 1982, *JO* du 27 mars 1982.)

Le contrat d'engagement et les conditions de travail des marins à bord des navires sont régis par des lois particulières, consignées dans le Code du travail maritime. L'ordonnance modifie le Code du travail maritime afin de rendre applicables aux gens de mer les actions entreprises par le gouvernement pour réduire la durée hebdomadaire du travail et limiter le recours au contrat à durée déterminée.

1. L'ORDONNANCE DÉFINIT DE MANIÈRE PLUS PRÉCISE LE STATUT DU MARIN ENGAGÉ SOUS CONTRAT A DURÉE DÉTERMINÉE.

Dans une profession qui était déjà gravement touchée par le chômage, les emplois précaires se sont multipliés, sous la forme de contrats d'engagement maritime à durée déterminée que la pratique des armateurs tendait à rapprocher du droit commun.

De nombreux marins étaient ainsi dans l'incapacité de totaliser une durée de navigation continue leur ouvrant droit au régime de stabilisation plus favorable prévu par dispositions conventionnelles. Tout en maintenant l'existence d'un contrat à durée déterminée propre au contrat d'engagement maritime, l'ordonnance limite les possibilités d'y faire appel, interdit le recours à des contrats successifs pour pourvoir un même poste, limite sa durée et garantit au salarié une indemnité de fin de contrat.

2. L'ORDONNANCE A POUR EFFET D'INSTITUER UNE DURÉE LÉGALE DE TRAVAIL HEBDOMADAIRE DE 39 HEURES DANS LA MARINE MARCHANDE, et d'assurer l'application légale ultérieure de la durée du travail. Elle introduit par ailleurs dans le droit du travail maritime le principe de repos compensateurs des heures supplémentaires, avec une priorité à la mise en place de ce système par voie contractuelle. Elle prévoit enfin la transposition de la généralisation de la cinquième semaine de congés payés en comptant trois jours par mois de service.

C. Les accidents du travail

Les chiffres analysés sont ceux fournis par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés. Celle-ci utilise une nomenclature d'activité propre dans laquelle sont isolés le transport et la manutention.

Au sein des quinze grandes branches, les activités de transport et de manutention se distinguent par des taux d'accidents pour 1 000 salariés bien supérieurs à la moyenne. Ainsi, en 1981, le nombre d'accidents avec arrêt pour 1 000 salariés est de 66,1 pour l'ensemble des activités et de 95,3 pour le transport et la manutention.

De plus, par rapport à 1978, ce nombre a diminué de 10,7 % pour l'ensemble, mais seulement de 6,1 % pour le transport et la manutention.

Dans ces dernières activités, si le nombre de journées perdues par incapacité temporaire pour 1 000 salariés fléchit de 78 à 80, il remonte en 81 et le nombre d'accidents avec incapacité permanente reste sensiblement identique.

Il est vrai que les divers groupements constituant les activités de transport et de manutention se différencient assez nettement.

Ainsi l'activité des dockers maritimes apparaît particulièrement exposée aux accidents. Le nombre de journées perdues par incapacité temporaire pour 1 000 salariés y est près de 6 fois supérieur à la moyenne pour l'ensemble des transports et de la manutention. C'est aussi l'activité qui connaît le taux le plus élevé de décès.

Les groupements d'activité 1204 et 1205, qui rassemblent essentiellement les activités du transport routier de marchandises, ont eux aussi des taux supérieurs à la moyenne de l'ensemble. On y relève en moyenne 170 décès par an entre 78 et 81, ce qui donne un taux voisin de celui des activités de manutention sol-eau.

A cet égard, la CNAM a réalisé une analyse portant sur 84 000 accidents survenus en 1980, véhicules à l'arrêt (ce qui représente 8 % du total des accidents du travail enregistrés en France pour l'année).

Il en ressort que sur les 84 000 accidents, 21,5 % sont survenus pendant la manœuvre d'éléments du véhicule (portières, cabines, hayons, etc.), 20,2 % lors de l'accès au véhicule, 10,5 % pendant le bâchage, le débâchage ou l'arrimage, et surtout 47,8 % lors du transbordement de marchandises. Les causes principales sont :

— heurts du conducteur par les charges manutentionnées;
— lombalgies dues aux manutentions manuelles,
— chutes de hauteur lors de la descente de la cabine;
— heurts du conducteur par les moyens d'arrimage utilisés;
— chutes de hauteur lors de la descente du plateau, de la citerne ou de la superstructure.

La moitié des accidents se sont produits chez l'employeur, la moitié chez la clientèle.

Ces accidents donnent lieu à un nombre d'amputations, de fractures, plaies, lésions internes très supérieur aux moyennes des autres professions.

Ces données sont d'autant plus importantes qu'elles sont souvent occultées par les « accidents de la route », dont le caractère parfois spectaculaire sensibilise plus l'opinion publique.

TABLEAU 102

Industries des transports et de la manutention

Années	Nombre de salariés	Nombre d'accidents avec arrêt	Nombre d'accidents avec incapacité permanente	Nombre de journées perdues par incapacité temporaire	Somme des taux d'incapacité permanente	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'incapacités permanentes totales	Accidents avec arrêt pour 1000 salariés	Accidents avec I. P. pour 1000 salariés	Accidents mortels pour 1000 salariés	Journées perdues par I. T. pour 1000 salariés	Taux d'I. P. P. pour 1000 salariés	Durée moyenne d'une incapacité temporaire	Taux moyen d'une incapacité permanente
1955	278 498	44 705	4 083	1 173 492	66 277	148	32	160,5	14,66	0,531	4 214	238	26,2	16,2
1965	377 879	53 057	6 093	1 524 175	82 870	189	10	140,4	16,12	0,500	4 033	219	28,7	13,6
1972	477 136	53 552	6 921	1 718 631	96 135	270	8	112,2	14,50	0,565	3 602	201	32,1	13,9
1973	490 764	55 208	7 284	1 751 135	99 523	300	17	112,5	14,84	0,611	3 568	203	31,7	13,7
1974	500 372	54 567	7 422	1 802 055	93 111	248	15	109,0	14,83	0,495	3 601	186	33,0	12,5
1975	493 477	52 562	7 233	1 827 116	90 197	225	16	106,5	14,66	0,456	3 703	183	34,8	12,5
1976	505 060	52 671	7 286	1 831 723	95 327	266	11	104,3	14,43	0,527	3 627	189	34,8	13,1
1977	516 752	51 052	7 046	1 786 228	89 339	233	12	98,8	13,64	0,451	3 457	173	35,0	12,7
1978	519 451	52 712	6 861	1 876 372	85 922	225	6	101,5	13,21	0,433	3 612	165	35,6	12,5
1979	538 127	53 838	6 889	1 859 649	84 649	218	9	100,0	12,80	0,405	3 456	157	34,5	12,3
1980	551 545	52 707	6 838	1 824 228	82 677	234	10	95,6	12,40	0,424	3 307	150	34,6	12,1
1981	544 741	51 896	6 818	1 831 103	82 531	215	13	95,3	12,52	0,395	3 361	152	35,3	12,1

TABLEAU 103

Ensemble des quinze grandes branches d'activités (France entière)

Années	Nombre de salariés	Nombre d'accidents avec arrêt	Nombre d'accidents avec incapacité permanente	Nombre de journées perdues par incapacité temporaire	Somme des taux d'incapacité permanente	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'incapacités permanentes totales	Accidents avec arrêt pour 1000 salariés	Accidents avec I. P. pour 1000 salariés	Accidents mortels pour 1000 salariés	Journées perdues par I. T. pour 1000 salariés	Taux d'I. P. P. pour 1000 salariés	Durée moyenne d'une incapacité temporaire	Taux moyen d'une incapacité permanente
1955	8 587 179	1 011 777	67 253	19 748 049	1 061 898	1 795	453	117,8	7,83	0,209	2 300	124	19,5	15,8
1965	11 253 938	1 154 412	108 750	21 018 172	1 388 420	2 123	186	102,5	9,66	0,188	1 868	123	18,2	12,8
1972	13 113 398	1 125 134	117 833	28 854 921	1 392 058	2 406	156	85,8	8 98	0,183	2 200	106	25,6	11,8
1973	13 492 184	1 137 804	115 601	29 010 513	1 313 511	2 246	195	84,3	8,57	0,166	2 150	97	25,5	11,3
1974	13 575 719	1 154 371	119 796	30 414 490	1 314 374	2 117	180	85,0	8,82	0,156	2 240	97	26,3	11,0
1975	13 625 768	1 113 124	118 996	30 792 251	1 291 405	1 986	193	81,7	8,73	0,146	2 260	95	27,7	10,8
1976	13 642 945	1 072 345	116 650	29 919 798	1 241 773	1 907	151	78,6	8,55	0,140	2 193	91	27,9	10,7
1977	13 756 444	1 025 968	112 146	28 496 598	1 177 945	1 709	138	74,6	8,15	0,124	2 072	86	27,8	10,5
1978	13 708 109	1 014 051	105 529	29 086 111	1 092 351	1 567	144	74,0	7,70	0,114	2 122	80	28,7	10,4
1979	13 956 188	979 578	104 206	27 585 213	1 048 655	1 484	114	70,2	7,47	0,106	1 976	75	28,2	10,1
1980	14 075 205	971 301	101 821	27 268 858	996 774	1 423	120	69,0	7,23	0,101	1 937	71	28,1	9,8
1981	13 956 777	923 061	101 120	26 821 383	990 969	1 423	116	66,1	7,25	0,102	1 922	71	29,1	9,8

Ce tableau indique la composition des groupements d'activités utilisés par la CNAMTS pour les statistiques technologiques. Il permet de connaître le champ couvert par les statistiques détaillées qui suivent :

Numéro des groupements d'activités	Composition des groupements
12	INDUSTRIES DES TRANSPORTS ET DE LA MANUTENTION
12.01	1. *Manutention sol-eau I.*
	7404.2. Dockers maritimes.
12.02	2. *Manutention sol-eau II.*
	7307.0. Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) : reliés à une voie d'eau.
	7404.1. Chargement, déchargement ou manutention de marchandises dans les ports maritimes (personnel permanent ou intermittent autre que les ouvriers visés sous les numéros 7402.2 et 7.404.3).
	7404.3. Ouvriers poissonniers soumis au régime de la vignette.
	7405.1. Chargement ou déchargement de marchandises dans les ports fluviaux.
12.03	3. *Manutention : sol-sol (sans transport).*
	7307.1. Entrepôts, docks, magasins généraux (non frigorifiques) : non reliés à une voie d'eau.
	7405.0. Entreprises de manutention dans les gares ferroviaires.
	7405.2. Entreprises de manutention (non visées d'ailleurs).
12.04	4. *Transport et manutention de marchandises.*
	6911.1. Transports routiers de marchandises.
	6911.2. Transports par véhicules isothermes frigorifiques ou réfrigérants.
	6912.2. Transports routiers de courriers.
	6924.0. Déménagement et garde-meubles.
	7403.1. Entreprise de groupage effectuant directement ou non l'enlèvement ou la livraison à domicile des marchandises.
	8709.0. Enlèvement des ordures : avec personnel d'enlèvement.
	8709.1. Enlèvement des ordures : sans personnel d'enlèvement.
	8709.3. Enlèvement et destruction de déchets industriels.
12.05	5. *Transport de personnes et manutention de marchandises.*
	6801.1. Chemin de fer d'intérêt général : voies d'intérêt local : exploitation d'embranchements particuliers.
	6911.0. Transports routiers associés.
	6922.1. Location d'autocars avec chauffeur.
	6922.2. Location d'autocars sans chauffeur.
	6923.0. Taxis.
	6925.0. Location de véhicules industriels avec chauffeur.
	6925.1. Location de véhicules industriels sans chauffeur.
	8006.2. Location de véhicules divers non automobiles et de chevaux.
	8413.0. Ambulances.
22.06	6. *Activités diverses.*
	0310.0. Pêche en mer : entreprises d'armement pour la pêche en mer.
	6921.1. Entreprise de téléphériques, funiculaires, chemins de fer à crémaillères et ascenseurs publics.
	7001.0. Transports fluviaux de passagers, y compris la location avec équipage d'embarcations fluviales de plaisance.
	7002.0. Transports fluviaux de marchandises.
	7201.1. Transports aériens : personnel navigant.
	7302.0. Traction sur berges.
	7307.2. Entrepôts de liquides en vrac avec installation de pompage.
	8611.0. Remontées mécaniques.
	8708.1. Entreprises de travaux connexes à la SNCF. Entreprises de nettoyage du matériel roulant et des emprises de chemin de fer.
	8708.2. Entreprises d'arrosage, de balayage, de nettoiement (à l'exclusion des entreprises concessionnaires d'égouts).

Numéro des groupements d'activités	Composition des groupements
12.07	7. *Activités non désignées ailleurs.* 6801.0. SNCF : personnel auxiliaire. 6921.0. Transports urbains de voyageurs. 6922.0. Transports routiers de voyageurs. 7100.0. Transports maritimes et navigation côtière, y compris la location avec équipage de navires et embarcations de plaisance en mer. 7201.0. Transports aériens : personnel non naviguant. 7301.0. Gares routières. 7303.0. Ports maritimes. 7304.0. Aéroports. 7305.0. Exploitation d'ouvrages routiers à péage. 7309.0. Remorquage et pilotage. 7401.0. Collecte de frêt maritime. 7402.0. Collecte de frêt aérien. 7403.0. Commissionnaires de transports routiers. 7403.2. Commissionnaires, agences de transports fluviaux, courtiers de frêts pour la navigation fluviale. 7404.0. Entreprise d'acconage. 7406.0. Courtiers d'affrêtement maritime. 7406.1. Courtiers interprètes, conducteurs de navires. 7409.0. Agences de voyage. 8004.1. Location sans équipage de navires et embarcations de plaisance en mer ou en rivière. 8005.0. Location de wagons. 8705.0. Services funéraires. 9723.0. Délégués à la sécurité dans les ports.

TABLEAU 104

Dockers maritimes

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	9 839	10 324	8 781	7 728
Nombre d'accidents avec arrêt	3 813	3 859	3 494	3 525
Nombre d'accidents avec IP	677	670	586	578
Nombre de journées perdues par IT	192 543	195 402	174 301	189 209
Nombre d'incapacités permanentes totales	1	–	1	–
Nombre de décès	7	15	3	9
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	388	374	398	456
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	69	65	67	75
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	19 569	18 927	19 850	24 484

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 105

Industries des transports et de la manutention

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	519 451	538 127	551 545	544 741
Nombre d'accidents avec arrêt	52 712	53 838	52 707	51 896
Nombre d'accidents avec IP	6 861	6 889	6 838	6 818
Nombre de journées perdues par IT	1 876 372	1 859 649	1 824 228	1 831 103
Nombre d'incapacités permanentes totales	6	9	10	13
Nombre de décès	225	218	234	215
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	101	100	96	95
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	13	13	12	13
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	3 612	3 456	3 307	3 361

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 106

Autres manutentions sol-eau

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	9 134	10 074	9 829	9 866
Nombre d'accidents avec arrêt	1 338	1 443	1 355	1 465
Nombre d'accidents avec IP	227	243	223	179
Nombre de journées perdues par IT	62 027	67 621	60 575	65 551
Nombre d'incapacités permanentes totales	–	–	–	–
Nombre de décès	2	6	10	2
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	146	143	138	148
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	25	24	23	18
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	6 791	6 712	6 163	6 644

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 107

Manutention sol-sol (sans transport)

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	16 125	16 437	17 000	16 896
Nombre d'accidents avec arrêt	2 843	2 918	2 952	2 937
Nombre d'accidents avec IP	316	346	330	313
Nombre de journées perdues par IT	91 806	88 982	90 279	92 617
Nombre d'incapacités permanentes totales	–	–	–	–
Nombre de décès	2	1	6	4
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	176	178	174	174
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	20	21	19	19
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	5 693	5 414	5 311	5 482

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 108

Transports et manutention de marchandises

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	210 960	219 159	220 215	218 150
Nombre d'accidents avec arrêt	28 139	28 598	28 092	27 268
Nombre d'accidents avec IP	3 518	3 434	3 511	3 448
Nombre de journées perdues par IT	990 001	985 613	984 078	960 715
Nombre d'incapacités permanentes totales	5	7	4	7
Nombre de décès	146	145	147	123
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	133	130	128	125
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	17	16	16	16
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	4 693	4 497	4 469	4 404

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 109

Transports de personnes et manutention de marchandises

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	48 335	49 937	52 427	53 985
Nombre d'accidents avec arrêt	4 550	4 627	4 733	4 625
Nombre d'accidents avec IP	667	706	710	769
Nombre de journées perdues par IT	175 576	169 389	170 818	172 123
Nombre d'incapacités permanentes totales	–	–	2	5
Nombre de décès	33	27	29	29
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	94	93	90	86
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	14	14	14	14
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	3 632	3 392	3 258	3 188

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

TABLEAU 110

Activités diverses

	1978	1979	1980	1981
Nombre de salariés	23 569	25 378	26 743	26 974
Nombre d'accidents avec arrêt	2 593	2 605	2 514	2 740
Nombre d'accidents avec IP	258	257	259	318
Nombre de journées perdues par IT	73 618	75 897	69 801	75 663
Nombre d'incapacités permanentes totales	–	1	–	1
Nombre de décès	12	8	13	10
Accidents avec arrêt pour 1 000 salariés	110	103	94	102
Accidents avec IP pour 1 000 salariés	11	10	10	12
Journées perdues par IT pour 1 000 salariés	3 124	2 991	2 610	2 805

Statistiques technologiques ne comprenant ni les maladies professionnelles ni les accidents de trajet.

Source : CNAMTS.

● ***Inaptitude physique à la conduite***

Le 29 décembre 1982, un arrêté du ministère des Affaires sociales a rendu obligatoire un nouveau régime de prévoyance du risque d'inaptitude physique à la conduite. Ce régime est entré en vigueur le 1er janvier 1983.

Le nouveau régime couvre le risque d'inaptitude physique à la conduite pour raisons médicales ayant entraîné la perte de l'emploi de conduite, par suite d'un retrait du permis de conduire (C, C1 ou D) pour une durée indéterminée.

A titre exceptionnel, les déclarations d'inaptitude à la conduite effectuées par la médecine du travail pourront être prises en compte, même si le conducteur n'a fait l'objet d'aucune décision du retrait de permis de conduire.

Pourront bénéficier des prestations (sous réserve d'une décision favorable de la commission médicale spéciale instituée à cet effet) les conducteurs âgés d'au moins cinquante ans qui, à la date d'inaptitude reconnue par la commission, justifieront d'une ancienneté minimale de 15 ans dans la conduite.

Le régime concerne l'ensemble des entreprises relevant de la Convention collective nationale du transport routier et des activités auxiliaires du transport.

Ces entreprises doivent obligatoirement adhérer au nouveau régime de prévoyance pour l'ensemble de leur personnel roulant.

D. Les rémunérations

La hausse de l'indice des prix de détail calculé par l'INSEE a été de 14,3 % en 1981 et 9,7 % en 1982.

Entre le 1er janvier 1982 et le 1er janvier 1983 le ministère du Travail chiffre à + 13,4 % la variation de l'indice des taux de salaire horaire dans le secteur des transports (non compris SNCF et RATP) et à 12,6 % pour l'ensemble des activités économiques.

L'indice des taux de salarié horaire des ouvriers de plus de 18 ans payés au temps dans le secteur des transports (non compris SNCF et RATP) évolue comme suit (base 100 au 1er janvier 1977) :

	Janvier	Avril	Juillet	Octobre
1981	163,0	168,1	176,0	184,6
1982	192,2	202,3	207,2	Non déterminé
1983	218,0			

En 1982, les salaires des grilles conventionnelles ont augmenté de :

6,09 % dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs;

9,50 % dans les transports urbains.

A la SNCF, les salaires mensuels des agents ont été majorés en niveau de 8,75 % en 1982.

A la RATP, la majoration a été de 8,30 %.

Une étude du Centre d'étude des revenus et des coûts permet de suivre l'évolution du pouvoir d'achat des gains mensuels par catégories de salariés et par branches d'activités économiques (voir tableau).

Pour le secteur des transports (non compris SNCF et RATP), on constate une légère augmentation du pouvoir d'achat entre avril 1973 et avril 1979 pour toutes les catégories (de 0,8 % pour les ouvriers et de 0,2 % pour les cadres.) D'avril 1979 à avril 1981, seuls les employés connaissent une évolution positive, les autres catégories enregistrant une baisse. Entre avril 1981 et avril 1982, le pouvoir d'achat des employés régresse, celui des autres catégories stagne.

Il est à noter que pour la période « 73-79 » les ouvriers du transport voient le pouvoir d'achat de leurs gains mensuels progresser plus que celui des ouvriers des autres branches. Par contre, de 1979 à 1981 les données s'inversent : alors que les ouvriers des autres branches enregistrent une progression, si minime soit-elle, les ouvriers du transport subissent une baisse.

Une autre étude, réalisée par l'INSEE à partir des « déclarations annuelles de salaires » (DAS) du secteur privé et semi-public, permet d'estimer les salaires annuels moyens nets offerts par secteurs et selon le sexe, de 1978 à 1982.

Le secteur des transports terrestre, aérien et maritime, offre les salaires moyens les plus élevés sur toute la période, celui du bâtiment-travaux public les plus faibles.

L'écart entre les deux secteurs a augmenté pendant ces quatre années, puisque la croissance a été de + 64,2 % pour les transports et + 57,6 % pour le bâtiment.

Cependant, si les transports ont le taux de croissance du salaire le plus élevé sur l'ensemble de la période pour la quasi-totalité des postes observés, cela n'est plus vrai pour les catégories ouvriers où ce sont le commerce pour les hommes (plus de 70 %) et les services pour les femmes (+ 68 %) qui arrivent en tête.

TABLEAU 111

Évolution du pouvoir d'achat des gains mensuels, par catégories de salariés et par grandes branches d'activité économique

d'après les enquêtes du ministère du Travail sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre

	Évolution trimestrielle moyenne		
	d'avril 1973 à avril 1979	d'avril 1979 à avril 1981	d'avril 1981 à avril 1982
Industries de transformation (n.c. bâtiment et GC)			
Ouvriers	0,7	0,1	0,2
Employés	0,6	0,2	— 0,1
Agents de maîtrise, etc	0,4	— 0,1	— 0,2
Cadres	0,2	0,1	— 0,6
Bâtiment et génie civil			
Ouvriers	0,4	0,2	0
Employés	0,5	— 0,2	0
Agents de maîtrise, etc	0,2	0	— 0,5
Cadres	0,0	0,2	— 0,4
Transports (n.c. SNCF, RATP)			
Ouvriers	0,8	— 0,1	0
Employés	0,4	0,1	— 0,2
Agents de maîtrise, etc	0,1	— 0,3	0
Cadres	0,2	— 0,2	0
Commerces			
Ouvriers	0,7	0,1	0,2
Employés	0,6	0,1	0,2
Agents de maîtrise, etc	0,3	0	— 0,2
Cadres	0,2	0,1	— 0,4
Services			
Ouvriers	0,6	0,8	0
Employés	0,7	0,5	0,6
Agents de maîtrise, etc	0,4	0,2	0,1
Cadres	0,1	— 0,2	0,7

Source : Centre d'études des revenus et des coûts.

TABLEAU 112

Salaires annuels moyens nets offerts par secteurs et selon le sexe de 1978 à 1982 (ensemble des salariés)

En francs

	1978	1979	1980	1981	1982
Ensemble	44 800	48 270	54 900	63 530	70 520
Industrie	45 050	49 380	55 850	64 280	70 850
Bâtiment – travaux publics	37 330	40 770	46 220	53 110	58 830
Transports	49 820	54 530	62 660	73 260	81 790
Commerces	42 070	45 760	52 180	60 380	67 380
Services	45 850	50 020	57 230	66 680	74 390
Hommes	48 840	53 230	60 360	69 720	77 430
Industrie	50 130	54 740	61 730	70 890	78 310
Bâtiment – travaux publics	37 380	40 790	46 220	53 100	58 820
Transports	51 250	55 990	64 370	75 350	84 170
Commerces	48 069	52 270	59 300	68 770	77 250
Services	56 270	61 210	70 010	81 340	90 470
Femmes	35 140	38 730	44 450	51 890	58 060
Industrie	32 490	35 990	41 020	47 930	52 620
Bâtiment – travaux publics	36 350	40 350	46 220	53 250	59 020
Transports	41 050	45 690	52 450	61 290	68 720
Commerces	32 221	35 390	46 700	47 170	52 490
Services	38 100	41 840	48 110	56 500	63 630

Source : Déclarations annuelles de salaires.

Dans le cadre de premiers efforts engagés pour mieux connaître les rémunérations des salariés du transport, il a semblé intéressant de rapprocher les données issues de deux enquêtes, l'une de la Direction des transports terrestres, l'autre du département des statistiques des transports, portant sur les rémunérations dans le transport routier de marchandises.

Les caractéristiques des deux enquêtes sont décrites rapidement afin de délimiter les interprétations possibles.

En premier lieu, ces deux enquêtes, avec les estimations de l'INSEE rappelées ci-dessus, permettent d'évaluer le niveau des rémunérations dans le transport routier de marchandises. D'autre part, elle révèlent l'existence d'un écart important dans la situation des salariés suivant qu'ils travaillent dans une petite ou une grande entreprise, avec un seuil commun entre les tailles « 10 à 19 » et « 20 à 49 ». Les différences entre les données de la DTT et celles du DST peuvent être attribuées aux différences entre catégories de salariés prises en compte et aux distorsions induites par la non-distinction des entreprises et des établissements dans les fichiers CARCEPT. Dans les grandes entreprises par exemple, les employés constituent un groupe important, aux rémunérations moindres que celles des conducteurs, et qui abaissent la « moyenne » pour l'EAE.

A l'inverse, dans les petites tailles les données CARCEPT intégrent des établissements qui font partie de grandes entreprises, dans lesquelles les rémunérations sont plus élevées, et qui rehaussent la « moyenne».

Quoiqu'il en soit, l'écart semble net et paraît se creuser entre 1975 et 1979.

La direction des Transports terrestres a réalisé en 1980 une étude sur les rémunérations des conducteurs du transport public routier de marchandises en zone longue et zone courte, à partir de l'exploitation des données de la CARCEPT (Caisse autonome des retraites complémentaires et de prévoyance du transport).

Les rémunérations prises en compte correspondent aux salaires bruts toutes primes comprises, les frais professionnels étant déduits (soit à leur montant réel, soit sur la base d'un abattement forfaitaire de 20 %.

Pour des raisons d'ordre méthodologique, seuls les salaires ayant reçu une rémunération au moins égale au montant cumulé du SMIC sur l'année ont été pris en compte afin d'éliminer ceux qui n'auraient pas travaillé toute l'année (ex. congé maladie, travail à temps partiel).

Par ailleurs, les fichiers de la CARCEPT comprennent indistinctement des entreprises et des établissements, ce qui peut conduire à certaines distorsions.

L'enquête annuelle d'entreprise réalisée par le Département des statistiques des transports couvre toutes les entreprises effectuant du transport de marchandises en zone longue et zone courte, ainsi que le déménagement et la location de véhicules industriels. Les entreprises de 10 salariés et plus sont interrogées exhaustivement, celles de moins de 10 salariés par sondage. A l'aide des résultats de l'enquête, on peut calculer un rapport « rémunération par salarié », obtenu en divisant la somme des rémunérations versées aux salariés sur l'année (montant dû par l'employeur, avant déduction des cotisations ouvrières aux assurances sociales et pour les retraites) par le nombre de salariés déclarés. Ce rapport ne distingue pas les différentes catégories : conducteur, employé, cadre, etc.

L'enquête annuelle d'entreprise donne la répartition suivante des personnels salariés roulants suivant la taille d'entreprise en 1980 :

	Nombre de roulants	%	Part des roulants dans le personnel salarié pour chaque taille
6 à 9 salariés	14 452	13,8	77,2
10 à 19 salariés	20 840	19,9	72,4
20 à 49 salariés	31 278	29,9	67,3
50 à 99 salariés	12 886	12,3	62,6
100 à 199 salariés	9 732	9.3	54,4
200 et plus	15 519	14,8	47,1
Total	**104 705**	**100**	**63,6**

Pour les entreprises de 1 à 5 salariés on peut estimer compris entre 27 et 31 000 je nombre des « roulants », qui composent entre 75 et 85 % de la population totale,

TABLEAU 113

Transport routier de marchandises : rémunérations en francs

	1975		1976		1977		1978		1979	
	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CETP	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT
1 à 5 salariés	24 800	26 800	28 300	30 900	31 300	34 800	35 200	38 600	38 700	43 400
6 à 9 salariés	29 500	28 400	33 000	32 700	36 800	36 400	41 700	40 500	44 900	45 200
10 à 19 salariés	29 400	28 900	33 200	33 300	38 600	37 100	41 600	41 000	45 700	45 800
20 à 49 salariés	31 200	30 100	34 800	34 700	39 400	38 300	43 300	42 400	48 100	47 200
50 à 99 salariés	30 900	31 200	35 100	35 400	39 100	39 400	43 700	43 300	48 000	47 900
100 à 199 salariés	31 200	32 600	34 900	37 500	38 800	40 300	42 800	44 600	48 200	49 800
200 salariés et plus	31 000	33 800	34 600	38 000	39 200	43 200	43 700	46 900	49 000	53 000
Ensemble	30 600	29 200	34 300	33 600	38 800	37 500	42 900	41 500	47 500	46 300

TABLEAU 114

Écart en francs entre la rémunération annuelle moyenne dans chaque taille et celle de l'ensemble

	1975		1976		1977		1978		1979	
	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT	EAE	CAR-CEPT
1 à 5 salariés	— 5 800	— 2 400	— 6 000	— 2 700	— 7 500	— 2 700	— 7 700	— 2 900	— 8 800	— 2 900
6 à 9 salariés	— 1 100	— 800	— 1 300	— 900	— 2 000	— 1 100	— 1 200	— 1 000	— 2 600	— 1 100
10 à 19 salariés	— 1 200	— 300	— 1 100	— 300	— 200	— 400	— 1 300	— 500	— 1 800	— 500
20 à 49 salariés	+ 600	+ 900	+ 500	+ 1 100	+ 600	+ 800	+ 400	+ 900	+ 600	+ 900
50 à 99 salariés	+ 300	+ 2 000	+ 800	+ 1 800	+ 300	+ 1 900	+ 800	+ 1 800	+ 500	+ 1 600
100 à 199 salariés	+ 600	+ 3 400	+ 600	+ 3 900	–	+ 2 800	— 100	+ 3 100	+ 700	+ 3 500
200 salariés et plus	+ 400	+ 4 600	+ 300	+ 4 400	+ 400	+ 5 700	+ 800	+ 5 400	+ 1 500	+ 6 700
Ensemble	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

E. Les conventions collectives

En avril 1981, le ministère du Travail a réalisé une enquête en vue d'estimer le nombre d'établissements appliquant une convention ou un accord collectif et le nombre de salariés couverts par ceux-ci.

L'enquête portait sur les établissements de 10 salariés et plus de l'ensemble des activités économiques à l'exclusion de l'agriculture, des administrations publiques et des services domestiques. Dans le secteur des transports le champ excluait la SNCF et la RATP.

La proportion de salariés couverts par des conventions collectives de branche est plus forte dans les transports que pour le regroupement de toutes les activités :

Proportion de salariés couverts par des conventions de branche

	10 à 49 salariés	50 à 199 salariés	200 à 499 salariés	500 et plus	Toutes tailles
Transports	83,3	89,2	89,6	85,1	86,0
Toutes activités.	72,7	80,0	85,7	86,1	80,1

Il en est de même en ce qui concerne les accords d'entreprise ou d'établissement :

	10 à 49 salariés	50 à 199 salariés	200 à 499 salariés	500 et plus	Toutes tailles
Transports	8,4	18,3	35,9	62,7	25,5
Toutes activités.	8,3	16,2	29,6	52,5	24,7

Le nombre de salariés non couverts (ni par une convention de branche, ni par un accord d'entreprise ou d'établissement) s'élève d'après l'enquête à 33 124 dans les transports.

Ce sont essentiellement des salariés de « petits » établissements puisque 23 158 travaillent dans des établissements de 10 à 49 salariés, ce qui représente 13,7 % des salariés de ces mêmes établissements.

224 068 salariés sont couverts par la convention collective nationale (CCN) des transports routiers et activités auxiliaires;
43 686 par la CCN des transports aériens (personnel au sol);
24 881 par la CCN du personnel des tramways, autobus et trolleybus;
13 696 par la CCN du personnel sédentaire des entreprises de navigation.

Par ailleurs, 108 347 salariés sont couverts par un accord d'entreprise ou d'établissement.

9 LES NUISANCES ENGENDRÉES PAR LES TRANSPORTS

A. Accidents

a. *Route*

TABLEAU 115

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
MORTS [1]								
Milieu urbain	3 927	3 894	3 867	3 586	3 728	3 777	3 549	3 526
Rase campagne	9 243	9 893	9 237	8 551	8 752	8 766	8 879	8 883
TOTAL	13 170	13 787	13 104	12 137	12 480	12 543	12 428	12 409
BLESSÉS [2]								
Milieu urbain	213 860	216 083	217 984	212 331	217 873	212 648	207 835	199 678
Rase campagne	139 870	141 368	136 921	126 183	130 045	126 984	126 454	121 691
TOTAL	353 730	357 451	354 905	338 514	347 918	339 632	334 289	321 369

1. Mort : victime décédée sur le coup ou durant la période de six jours suivant l'accident.
2. Blessé : victime ayant subi des dommages corporels n'ayant pas entraîné la mort et ayant nécessité un traitement médical avec ou sans hospitalisation.

b. SNCF

TABLEAU 116

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ACCIDENTS DE CHEMIN DE FER								
Accidents de trains [1]	224	179	156	152	159	128	110	119
Accidents individuels de personnes [2]	237	271	291	322	294	283	298	274
Autres accidents et incidents (sauf PN)	343	204	187	183	191	156	145	147
TOTAL	804	654	634	657	644	567	553	540
Accidents de passage à niveau [3]	333	311	318	325	301	276	315	292
ENSEMBLE	1 137	965	952	982	945	843	868	832
NOMBRE DE TUÉS [4]								
Voyageurs :								
— accidents de trains [5]	9	–	–	1	–	–	–	3
— accidents individuels et autres	42	44	43	49	45	33	45	55
Agents en service :								
— accidents de trains [5]	4	2	3	6	1	3	3	7
— accidents individuels et autres	20	26	21	28	22	14	18	15
Autres personnes :								
— accidents de PN	97	67	97	86	114	72	84	75
— autres accidents	53	55	70	94	68	81	85	89
ENSEMBLE	225	194	234	264	250	203	235	244
NOMBRE DE BLESSÉS GRAVES [6]								
Voyageurs :								
— accidents de trains [5]	31	8	5	–	10	1	9	46
— accidents individuels et autres	62	94	93	105	85	93	96	105
Agents en service :								
— accidents de trains [5]	16	15	9	13	7	8	9	17
— accidents individuels et autres	37	36	41	22	37	25	33	25
Autres personnes :								
— accidents de PN	42	61	35	45	53	47	47	29
— autres accidents	42	38	50	60	57	58	46	44
ENSEMBLE	230	252	233	245	249	232	240	266

1. Collisions, déraillements, dérives sur voies principales ayant entraîné des conséquences graves ou une perturbation importante (les accidents aux PN sont indiqués à part). Les accidents survenus à des autocars SNCF (services routiers de substitution) sont compris ligne 3 : autres accidents et incidents.
2. Chute d'un train ou d'un véhicule (y compris autocar SNCF), heurt par un train ou un véhicule, etc. (non compris suicides et tentatives de suicide).
3. Collisions entre circulations ferroviaires et routières.
4. Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
5. Y compris, le cas échéant, les victimes de collisions aux PN.
6. Blessés dont l'état justifie une hospitalisation de plus de trois jours.

c. *Avions (y compris le personnel navigant)*

TABLEAU 117

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
AVIATION COMMERCIALE [1] et [2]								
Nombre d'accidents	1	2	5	4	4	4	1	1
Nombre de morts [3]	8	4	2	16	9	2	6	1
Nombre de blessés	0	0	11	7	5	3	0	0
AVIATION PRIVÉE [4]								
Nombre d'accidents	65	66	57	74	69	62	54	58
Nombre de morts [3]	57	67	74	88	84	81	83	33
Nombre de blessés	63	62	57	65	98	68	69	80
ENSEMBLE								
Nombre d'accidents	66	68	62	78	73	66	55	59
Nombre de morts [3]	65	71	76	104	93	83	89	34
Nombre de blessés	63	62	68	72	103	71	69	80

1. Accidents survenus en France ou à l'étranger à des appareils immatriculés en France. Ne sont pas compris les accidents survenus en France à des appareils étrangers *.
2. Sauf accidents survenus aux avions en CNRA (certificat de navigabilité restreint), aux hélicoptères et aux planeurs.
3. Décédés dans les trois jours.
4. Appareils appartenant aux ministères, aux constructeurs, à d'autres sociétés, à des particuliers, aux aéro-clubs, à l'exclusion des hélicoptères, ULM, planeurs montgolfières et planeurs ultra-légers.
* Immatriculés en France et ayant donné lieu à des dommages corporels.

Source : Bureau Véritas.

d. *Mer* (navires français)*

TABLEAU 118

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
NAVIRES DE COMMERCE							
Nombre d'accidents	52	32	77	22	114	86	45
Nombre de morts ou disparus	23	19	7	6	138	12	9
Nombre de blessés	30	8	17	2	35	12	7
NAVIRES DE PÊCHE							
Nombre d'accidents	119	92	153	100	176	71	440
Nombre de morts ou disparus	5	73	44	44	56	25	54
Nombre de blessés	1	13	21	3	43	9	46
BATEAUX DE PLAISANCE [1]							
Nombre d'accidents	656	621	629	695	572	729	1 216
Nombre de morts ou disparus	19	38	47	43	75	34	73
Nombre de blessés	12	34	17	10	46	13	33
ENSEMBLE							
Nombre d'accidents	827	745	859	817	862	886	1 701
Nombre de morts ou disparus	47	130	98	93	269	71	136
Nombre de blessés	43	55	55	15	124	34	86

1. L'augmentation du nombre de constats d'accidents de bateaux de plaisance tient au fait que les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), mieux connus des plaisanciers interviennent désormais normalement.

Source : Ministère de la mer.

* Naufrages, abordages, échouements, heurts, chavirements, incendies, accidents des machines, voies d'eau, divers, accidents individuels.

B. Le bruit

Toute la population, surtout dans les villes, est concernée par le bruit. D'origines multiples, on ne retient ici que les nuisances provenant de la circulation.

La circulaire du ministère des Transports n° 7843 du 7 mars 1978 a fixé l'objectif à respecter pour les voies nouvelles du réseau national à 65 dbA en façade des immeubles d'habitation existants, un objectif de 60 dbA étant recherché dans les zones résidentielles calmes et un objectif de 70 dbA pouvant être compté dans certains cas marginaux.

Les remèdes consistent soit en protections à la source (buttes de terre, écrans, couvertures ou semi-couvertures), soit en insonorisation des façades.

L'enquête réalisée depuis 1978 par le Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC) montre que, en dehors du bruit lié au travail, la gêne liée aux nuisances sonores est imputable essentiellement aux transports :

Les dépenses de lutte contre le bruit sont difficiles à appréhender globalement de par la multiplicité des actions de protection et de prévention.

De plus, la diminution des nuisances sonores peut tenir à des raisons techniques et à des améliorations du matériel, indépendantes des préoccupations acoustiques, telles que confort ou sécurité. Il ne s'agit alors que d'estimations [1] de caractère d'ailleurs provisoire.

On estime ainsi :

— que le coût d'amélioration des automobiles, quant au niveau sonore, est de 35 millions;

— que pour le bâtiment les dépenses spécifiques dues au bruit sont en 1980 de 150 à 200 millions pour les bâtiments neufs et 860 à 1 220 pour les anciens;

— que pour les travaux publics, le coût des écrans et protection de façade serait de 400 à 500 millions;

— que pour la RATP la dépense supplémentaire serait de 250 millions;

— que pour l'aéroport de Paris, le coût de l'insonorisation des locaux est de 5 à 10 millions de F et celui de l'insonorisation des riverains de 20 à 30 millions par an.

a. *Coûts engendrés par le bruit*

On connait les coûts élémentaires des infrastructures palliant le bruit et des travaux d'isolement des façades (voir ci-dessus et 18e rapport).

On a également une estimation des coûts élémentaires concernant les modifications à apporter aux véhicules : en 1981, on estimait que pour ces derniers, l'amélioration des premiers décibels coûte 1 % pour la voiture particulière, que pour les poids lourds les premiers décibels représentent 0,5 % à 1 % du coût du véhicule, une amélioration de 10 db(A) coûtant environ 10 %; que pour les motos le surcroît serait de l'ordre de 2 % et que pour les autobus, l'abaissement de 90 à 80 db(A) n'a conduit qu'à un surcroît de 2,5 %.

Par ailleurs il faut noter qu'il y a un lien entre amélioration phonique et consommation qui peut être positif (+ 3 % de surconsommation dans le cas de l'autobus) ou négatif (jusqu'à — 8 % sur certains poids lourds).

b. *Coûts globaux*

Plusieurs études ont été faites sur ce sujet. Elles conduisent à des résultats trop différents les uns des autres pour permettre d'apprécier correctement le coût global des nuisances physiques, d'autant plus que divers facteurs liés aux bruits jouent dans des sens opposés, la dévalorisation des immeubles par exemple étant contrebalancée par l'attractivité résultant du transport lui-même.

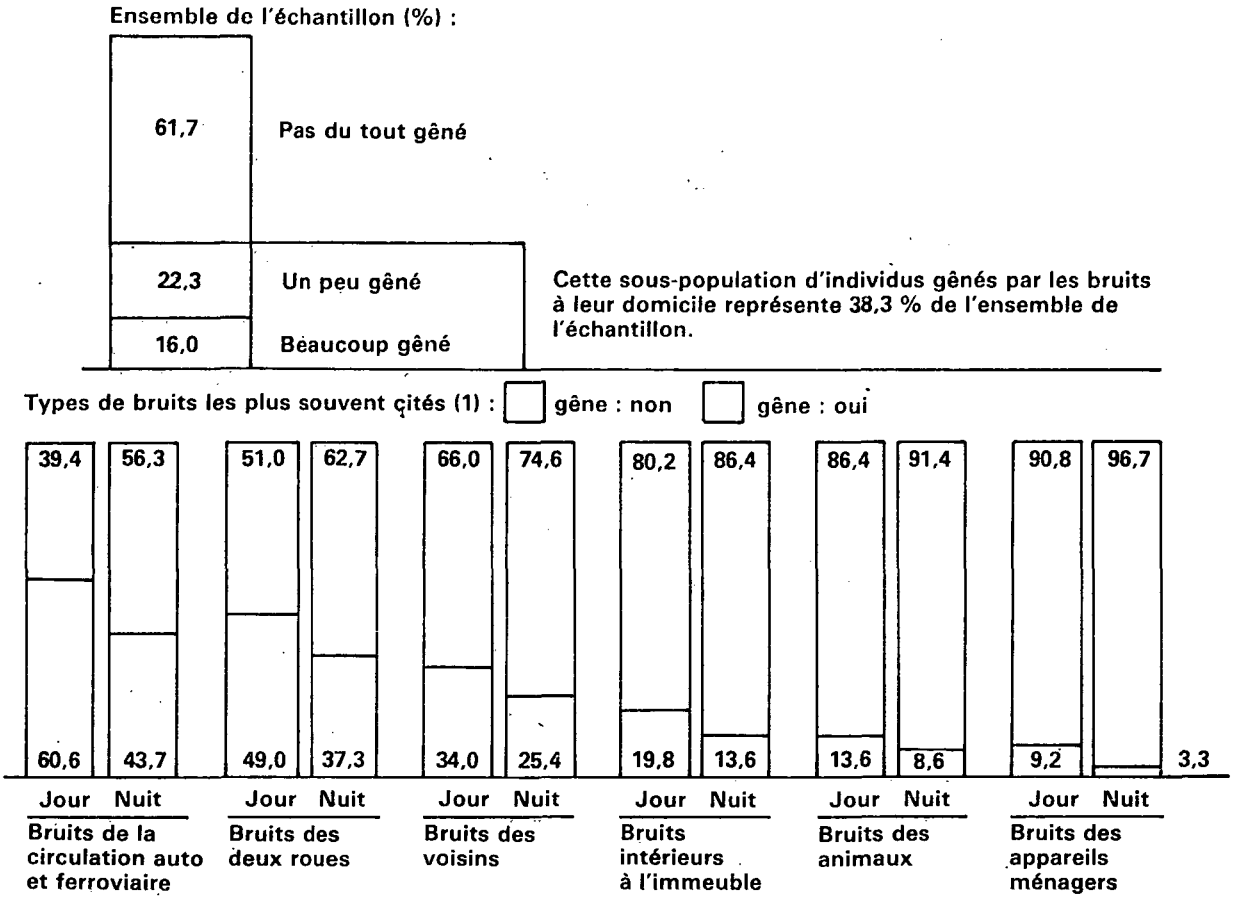
En gros, on peut retenir toutefois une baisse de 30 % de la valeur des logements de qualité situés à proximité d'une voie nouvelle. Les études faites sur les logements à l'étranger, trouvent une assez bonne convergence avec un taux de dépréciation de 0,4 % par db(A).

Ainsi pour l'exposition à 75 db(A), la dépréciation imputable au bruit serait plutôt proche de 10 %.

---

1. A noter que les coûts ne sont pas reliés à une norme d'information ou d'isolation.

Part de la population gênée par les différentes sources de bruit en 1980



1. Ces graphiques se lisent ainsi : parmi la sous-population d'individus gênés par les bruits, 60,6 % se déclarent gêné le jour par la circulation automobile ou ferroviaire et 39,4 % se déclarent non-gênés.

Parmi cette sous-population d'individus gênés par les bruits, 43,7 % se déclarent gênés la nuit par les bruits de la circulation automobile ou ferroviaire, 56,3 % se déclarent non-gênés.

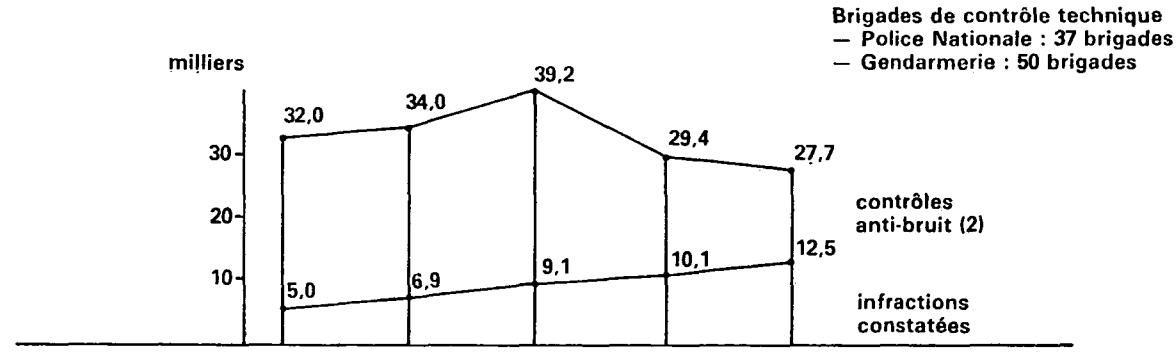
2. L'enquête a été réalisée à partir d'un échantillon représentatif de 2 000 personnes choisies de deux façons :

— dans les communes de moins de 10 000 habitants, tirage au sort sur les listes électorales de 750 individus âgés de plus de 18 ans;

— dans les communes de plus de 10 000 habitants, recherche des 1 250 individus à interroger en fonction des quotas déterminés pour les quatre critères suivants : le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle et la taille de l'agglomération.

Source : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie; enquête 1980 sur les situations et perceptions relatives aux conditions de vie et à la qualité de la vie des Français (2).

***Évolution des contrôles anti-bruit effectués sur les véhicules automobiles et des infractions constatées entre 1976 et 1980* (1)**

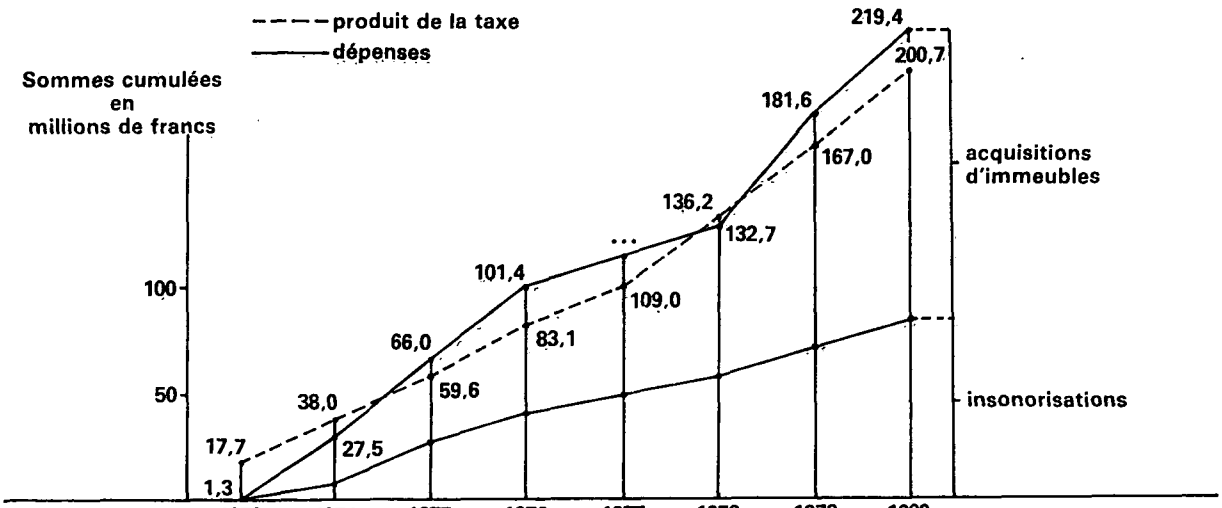


Années	1976	1977	1978	1979	1980
Véhicules contrôlés (3)	499,4	350,8	300,6	296,7	290,8

1. Statistiques partielles correspondant à l'activité de 33 brigades de la Police nationale.
2. Véhicules ayant fait l'objet d'un contrôle spécifique anti-bruit.
3. Total des véhicules ayant fait l'objet d'une vérification qu'elle qu'en soit la nature.

Source : Ministère de l'environnement. Mission bruit.

Utilisation de la taxe parafiscale en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains d'Orly et de Roissy-en-France (dépenses cumulées de 1973 à 1980)



Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Acquisitions	ε	20,8	39,5	59,2	...	78,3	110,5	136,1
Insonorisations	1,3	6,7	26,5	42,2	...	54,4	71,1	83,3

NOTE BIBLIOGRAPHIQUE SUR LE BRUIT

La lutte contre le bruit présente des aspects réglementaires et économiques. Le but de cette note n'est pas de faire le point sur cette question encore évolutive, mais de donner simplement quelques références au lecteur qu'intéresserait notamment l'estimation du coût de la protection phonique.

Les principales études ont été accomplies par les organismes suivants CETUR-IRT-CERNE. Leur caractère ponctuel et approximatif ne permet pas actuellement d'en tirer des appréciations générales. Elles constituent seulement des évaluations de première approche.

BIBLIOGRAPHIE :

« Le Bruit routier », par DEROUBAIX, CETUR, revue *Travaux*, n° 558.

« Le bruit des transports terrestres : Prévision, prévention, protection », par P. BAR, CETUR, *Revue générale des routes et des aérodromes*, sept. 1977.

Le Bruit dans l'exploitation des routes urbaines, dossier du CETUR, n° 1.

« La réduction des niveaux sonores dus aux transports routiers : réglementation et solutions techniques », par P. BAR, *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, 16 octobre 1978.

Guide du bruit des transports terrestres, ministère de l'Environnement et des Transports.

École nationale des ponts et chaussées, session de formation continue, *Le Bruit des transports terrestres*, 1982.

Analyse coûts et avantages des politiques à long terme de lutte contre le bruit des transports terrestres par J. LAMBERT, CERNE, 1980.

Évaluation des actions de lutte contre le bruit aux abords des voies routières par J. LAMBERT, IRT-CERNE, 1979.

« Mission des études et de la recherche », ministère de l'Environnement, *La Recherche sur le bruit*, Compiègne, 1981.

Le Bruit de la circulation en l'an 2000 dans les villes françaises. Simulation des différentes stratégies à moyen et long terme, CERNE, 1980.

Recherche d'éléments de décision pour l'action de l'État en matière de réduction de la gêne due au bruit de la circulation, juin 1978 (Convention pour le ministère de l'Environnement et du Cadre de vie, Mission des études et de la recherche), rapport de recherche par J. LAMBERT, Institut de recherche des transports, Centre d'évaluation et de recherche des nuisances et de l'environnement (IRT-CERNE) et rapport final (avril 1979).

Réduction du bruit de la circulation urbaine. Enjeu économique par C. GUY, P. BAR, DEHAUSSE, CETUR, juillet 1979.

Coût des protections acoustiques en France, par P. BAR, mars 1979, rapport établi pour le groupe chargé de la protection contre le bruit et la pollution dans le cadre de la coopération franco-allemande dans le domaine routier organisée par le ministère des Transports (direction des Routes et de la Circulation routière).

C. La gestion de l'air

La qualité de l'air est tributaire des pollutions provenant essentiellement des émissions de CO_2 par les foyers domestiques et industriels, et par le monoxyde de carbone provenant des automobiles, auquel s'ajoutent le plomb, les oxydes d'azote et diverses poussières.

Les pollutions liées à la circulation automobile et notamment le monoxyde d'azote ne font l'objet de mesures systématiques que depuis une date récente sauf à Paris où le réseau est implanté depuis 10 ans :

Si des normes concernant la construction des moteurs et la composition des carburants n'avaient pas été prises, on estime que la teneur en CO serait supérieure de 20 % et celle de plomb de 40 % par rapport à la situation de 1971.

L'application à l'industrie de la réglementation de Genève, a entraîné un surcoût des véhicules de l'ordre de 1 %[1].

1. Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, du groupe de travail, chargé d'évaluer le coût pour la collectivité nationale des transports routiers.

TABLEAU 119

Évolution 1975-1978 du fonctionnement des réseaux d'alerte

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
RÉSEAU D'ALERTE						
Rouen :						
Nombre d'alertes	6	14	8	16	11	7
Durée totale des alertes (en heures)	39	59	68	87	70	37
Le Havre * :						
Nombre d'alertes	–	–	–	7	5	21
Durée totale des alertes (en heures)	–	–	–	–	–	82
Lillebonne *	–	–	–	–	–	–
Gravenchon :						
Nombre d'alertes	–	–	–	2	2	17
Durée totale des alertes (en heures)	–	–	–	–	–	48

* Mis en fonctionnement en octobre 1977.

Source : Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie; direction de la Prévention des pollutions; sous-direction des problèmes.

D. La gestion du sol

La pollution aérienne concerne surtout les villes. Mais la circulation automobile entraîne également des nuisances au sol, en rase campagne notamment, soit par les émissions dues aux moteurs, soit par les procédés d'entretien des routes (salage en particulier).

L'état des sols peut être contaminé par des éléments-traces, dont les plus nocifs sont entre autres le plomb.

Les zones critiques sont les sols maraîchers et les jardins familiaux des zones urbaines et périurbaines dont le réseau routier est important, les prairies situées le long des grands axes routiers.

Les surfaces concernées le long des axes routiers notamment s'étendent sur 10 000 km de route, contaminées sur une bande de 100 m de part et d'autre, c'est-à-dire sur 200 000 ha. Compte tenu des erreurs d'estimation et des évolutions possibles et s'il n'existait aucun contrôle, les surfaces contaminées par les éléments-traces représenteraient

environ 1 million d'ha (10 000 km²) à terme de cinquante ans, soit 3 % de la surface agricole utilisable, dont 20 % serait imputable à la circulation routière (*source : État de l'environnement*, 1982).

Estimation de la pollution des sols par le plomb à proximité des autoroutes

Augmentation (Pb) par rapport à la teneur moyenne (sol et plantes)	Situations
10 fois plus.....	A moins de 10 mètres d'une autoroute.
100 %.....	De 10 à 50 mètres d'une autoroute.
0-100 %.....	De 50 à 150 mètres d'une autoroute.

Source : Ministère de l'Environnement, direction de la Prévention des pollutions, service des déchets.

E. La gestion de l'eau

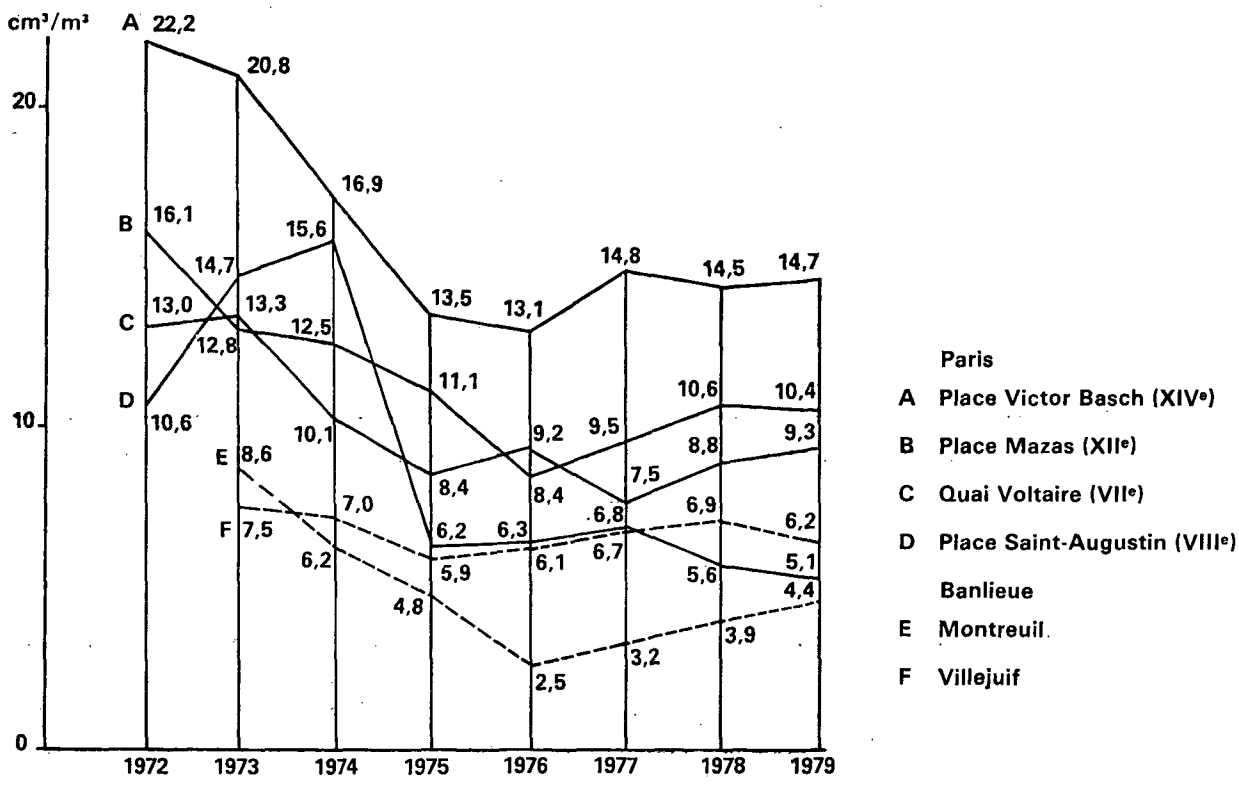
La circulation routière peut contribuer à la pollution des eaux souterraines ou superficielles. Les nuisances proviennent des hydrocarbures, des poussières et surtout du chlorure de sodium et du ferrocyanure de sodium, additif qui évite la coagulation du sel d'épandage, mais qui sous l'action de la lumière libère des ions de cyanure. Il n'y a pas encore d'études globales sur ces pollutions. Mais des études d'impact locales ont été faites.

C'est ainsi que le coût des travaux nécessaires pour préserver la nappe aquifère du Dogger (future autoroute Hagondange-Longwy) serait de 1 000 F le mètre linéaire d'autoroute.

Quant à la protection chronique contre les hydrocarbures, les aménagements préventifs majoreraient de 15 à 20 % le coût de construction des autoroutes [1].

1. Rapport du Conseil général des ponts et chaussées, du groupe de travail, chargé d'évaluer le coût pour la collectivité nationale des transports routiers.

Évolution de la moyenne annuelle des teneurs de monoxyde de carbone dans l'agglomération parisienne de 1972 à 1979

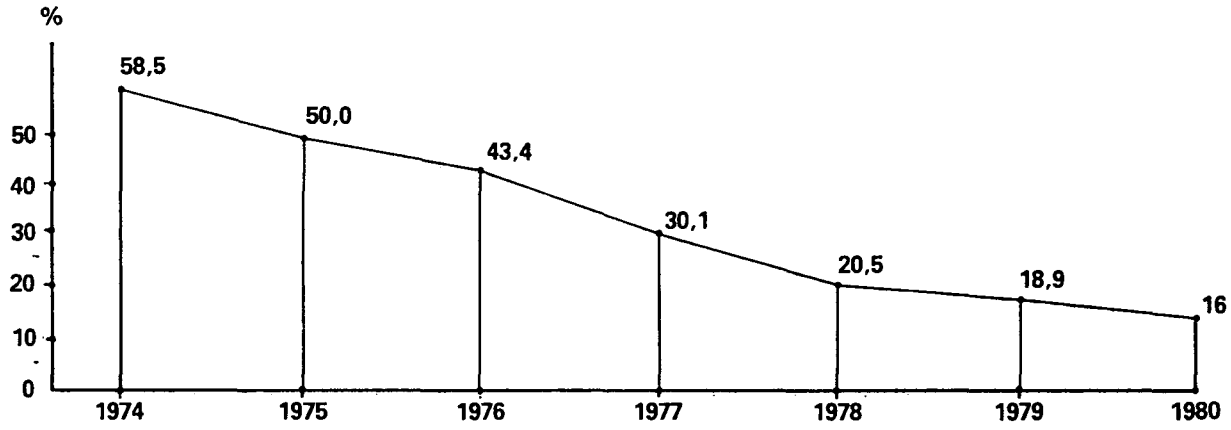


(Moyenne des valeurs horaires pour les capteurs ayant fonctionné sans interruption depuis 1972 en cm³ de C.O. par m³ d'air)

Source : Laboratoire Central de la Préfecture de Police « Étude de pollution atmosphérique à Paris et dans les départements périphériques en 1979 ».

Les moyennes annuelles sont en diminution de 40 % par rapport à 1971, mais stationnaires depuis 4 ans.

Contrôles anti-pollution des véhicules automobiles : évolution du taux d'infraction de 1974 à 1979



* % des véhicules contrôlés dont le taux de CO corrigé dépasse 4,5 %. Le nombre de véhicules contrôlés chaque année est de 700 000 environ.

Source : Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie. Direction de la Prévention des pollutions.

QUATRIÈME PARTIE

Données complémentaires

1 ÉLÉMENTS SUR LES TRANSPORTS DANS LES PAYS ÉTRANGERS

TABLEAU 120

	1970	1975	1978	1979	1980
I. PART DU SERVICE DE TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS DANS LE PRODUIT INTÉRIEUR BRUT					
Europe	6,3	6,2	6,2	6,2	–
Allemagne	5,5	5,6	5,6	5,6	–
France	5,4	5,1	5,5	5,6	–
Italie	6,2	5,5	5,6	5,7	6,3
Pays-Bas	7,2	6,8	6,3	7,2	–
Belgique	7,1	7,5	7,5	7,8	8,1
Royaume-Uni	8,1	7,9	7,5	7,5	–
II. BALANCE DES PAIEMENTS					
Part des transports dans la balance des paiements des biens et services (Crédits)					
Europe	7,9	7,0	6,4	6,2	6,4
Allemagne	5,1	4,5	3,9	4,2	4,5
France	7,0	6,9	6,7	5,8	5,9
Italie	7,3	5,6	4,6	4,6	5,3
Pays-Bas	8,9	8,5	10,2	9,8	10,3
Belgique	4,7	5,2	5,6	5,4	5,6
Royaume-Uni	12,8	11,4	8,7	8,8	8,5
Part des transports dans la balance des paiements des biens et services (Débits)					
Europe	8,4	6,8	6,5	5,6	5,5
Allemagne	6,9	5,4	4,8	2,7	2,6
France	7,7	7,7	7,3	6,1	6,0
Italie	8,8	6,8	6,4	6,3	6,1
Pays-Bas	5,6	4,5	7,5	7,4	7,5
Belgique	4,6	4,8	5,0	4,7	4,8
Royaume-Uni	14,2	10,4	8,7	8,4	8,3

TABLEAU 120 *(suite)*

	1970	1975	1978	1979	1980
III. CHEMIN DE FER					
Voyageurs-km (Millions)					
Europe	–	174 990	178 738	182 486	184 640
Allemagne	37 462	37 122	36 292	37 466	38 353
France	40 980	50 696	53 504	53 564	54 496
Italie	32 457	36 332	39 211	39 687	39 587
Pays-Bas	8 011	8 501	8 146	8 514	8 910
Belgique	7 567	7 650	7 136	6 955	6 963
Royaume-Uni	30 408	30 256	30 740	32 030	31 700
Trafic commercial de marchandises. Tonnes-km taxé (Millions)					
Europe	199 345	–	172 378	187 475	182 609
Allemagne	69 925	54 102	56 314	65 092	63 604
France	70 050	63 470	66 680	70 010	68 820
Italie	18 069	15 173	16 420	17 525	18 157
Pays-Bas	3 532	2 721	2 882	3 376	3 468
Belgique	7 816	6 757	7 119	8 535	7 999
Royaume-Uni	26 801	23 430	19 980	19 893	17 640
IV. ROUTE					
Longueur du réseau routier par catégorie administrative (km). Autoroutes					
Europe	12 730	19 721	23 247	24 164	25 006
Allemagne	4 461	6 207	7 029	7 292	7 538
France	1 542	3 119	4 603	4 895	5 287
Italie	3 913	5 329	5 760	5 900	5 900
Pays-Bas	975	1 525	1 714	1 774	1 798
Belgique	501	1 015	1 110	1 203	1 252
Royaume-Uni	1 133	2 122	2 523	2 592	2 683
Longueur du réseau routier par catégorie administrative (km). Autres routes					
Europe	–	–	–	–	–
Allemagne	440 316	462 803	471 632	475 229	477 554
France	783 000	774 788	780 000	780 000	797 000
Italie	280 325	285 540	287 799	288 075	288 562
Pays-Bas	–	–	–	–	90 727
Belgique	94 218	122 370	124 851	122 945	123 337 [1]
Royaume-Uni	344 057	353 044	357 380	361 406	360 296

1. Estimation.

TABLEAU 120 *(suite)*

	1970	1975	1978	1979	1980
Matériel de transport par catégorie de véhicules (Voitures)					
Europe	54 879 989	70 266 240	78 834 073	82 547 429	84 998 894
Allemagne	13 941 079	17 898 297	21 212 046	22 535 469	23 191 616
France	12 900 000	15 300 000	17 400 000	18 000 000	18 400 000
Italie	10 181 192	15 059 689	16 240 877	17 073 208	17 686 238
Pays-Bas	2 564 000	3 495 000	4 160 000	4 400 000	4 550 000
Belgique	2 059 616	2 613 835	2 973 418	3 076 570	3 158 437
Royaume Uni	11 669 290	13 948 800	14 644 046	15 189 000	15 711 581
Camions et camionnettes					
Europe	6 192 521	7 205 644	7 501 993	7 852 623	8 090 048
Allemagne	1 028 116	1 121 339	1 175 485	1 236 120	1 277 167
France	1 504 100	1 976 200	2 331 700	2 412 300	2 514 600
Italie	1 260 560	1 547 834	1 411 217	1 491 040	1 597 519
Pays-Bas	286 000	301 000	296 500	309 800	314 100
Belgique	186 639	187 821	198 600	209 220	217 425
Royaume-Uni	1 624 480	1 783 540	1 757 394	1 862 000	1 843 989
Transports nationaux de marchandises (Milliards de tonnes-km)					
Europe	–	–	–	–	–
Allemagne	70,5	78,8	93,7	97,8	97,3
France	62,4	78,5	89,1	94,6	97,9
Italie	45,8	–	–	–	–
Pays-Bas	12,4	15,4	16,6	17,0	17,7
Belgique	9,1	9,8	9,9	9,9	10,3
Royaume-Uni	85,0	95,3	99,1	104,6	93,9
Accidents ayant entrainé des lésions corporelles (Tuées)					
Europe	62 600 [2]	53 000 [2]	50 600 [2]	48 600 [2]	48 300 [2]
Allemagne	19 193	14 870	14 662	13 222	13 041
France	15 034	12 996	11 957	12 197	12 384
Italie	10 208	9 511	7 965	8 318	8 537
Pays-Bas	3 181	2 321	2 294	1 977	1 997
Belgique	–	2 345	2 589	2 326	2 396
Royaume-Uni	–	6 679	7 119	6 645	6 182
V. NAVIGATION INTÉRIEURE					
Longueur utilisée des voies navigables (km)					
Europe	–	20 751	20 312	20 334	20 253
Allemagne	4 508	4 506	4 520	4 554	4 520
France	7 433	7 080	6 658	6 712	6 568
Italie	2 237	2 237	2 237	2 237	2 237
Pays-Bas	5 599	4 819	4 803	4 846	4 843
Belgique	1 533	1 534	1 519	1 510	1 510
Royaume-Uni	–	538	538	538	538

2. Estimation de l'EUROSTAT.

TABLEAU 120 *(suite)*

	1970	1975	1978	1979	1980
Tonnes-km prestées (Millions)					
Europe	–	–	–	–	–
Allemagne	48 813	47 565	51 489	50 987	51 435
France	14 283	11 905	11 594	11 898	12 151
Italie	–	–	–	–	–
Pays-Bas	30 766	29 598	34 458	33 472	33 478
Belgique	6 734	5 124	5 935	5 908	5 853
Royaume-Uni	–	63	85	84	78
VI. NAVIGATION AÉRIENNE					
Total des passagers (Milliers)					
Europe	–	–	–	–	–
Allemagne	32 079	38 170	45 143	49 203	49 003
France	20 788	31 269	40 089	42 958	45 985
Italie	17 237	23 330	25 684	25 862	26 536
Pays-Bas	5 755	8 374	9 938	10 501	10 120
Belgique	3 186	4 272	4 845	5 148	–
Royaume-Uni	32 025	43 006	54 039	57 848	58 942
VII. NAVIGATION MARITIME					
Flotte totale, capacité en TJB (Milliers)					
Europe	57 370	74 282	76 930	73 072	71 645
Allemagne	7 881	8 517	9 737	8 563	8 356
France	6 458	10 746	12 197	11 946	11 925
Italie	7 448	10 137	11 492	11 695	11 096
Pays-Bas	5 207	5 679	5 180	5 403	5 724
Belgique	1 062	1 358	1 685	1 789	1 810
Royaume-Uni	25 825	33 157	30 897	27 951	27 135
Part dans la flotte mondiale en TJB (%)					
Europe	25,2	21,7	18,9	17,7	17,1
Allemagne	3,5	2,5	2,4	2,1	2,0
France	2,8	3,1	3,0	2,9	2,8
Italie	3,3	3,0	2,8	2,8	2,6
Pays-Bas	2,3	1,7	1,3	1,3	1,4
Belgique	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Royaume-Uni	11,4	9,7	7,6	6,8	6,5

TABLEAU 120 *(suite et fin)*

Flotte marchande en 1980 (TJB)		dont : *Pétroliers (1980)*	
Europe	69 039		34 061
Allemagne	8 053		2 757
France	11 557		7 777
Italie	10 861		4 685
Pays-Bas	5 345		2 503
Belgique	1 698		294
Royaume-Uni	26 103		13 230

Source : Office statistique des communautés européennes (OSCE).

2 ÉVOLUTION DE LA BRANCHE CONSTRUCTION DE MATÉRIEL DE TRANSPORT (T 16 et T 17)

TABLEAU 121

Production

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
PRIX A LA PRODUCTION								
S 311. Véhicules automobiles [1]	159,3	183,2	198,1	216,1	242,6	272,0	304,6	341,3
S 312. Autres matériels transports terrestres [2]	159,4	183,2	184,7	201,5	221,3	247,9	292,0	332,0
S 32. Construction navale	137,4	153,4	162,0	154,3	156,6	190,1	205,3	231,7
S 33. Construction aéronautique	145,8	164,7	176,4	188,2	209,1	232,1	254,2	283,4
PRIX RELATIFS [3]								
S 311. Véhicules automobiles	106,7	112,0	111,6	111,4	113,1	114,2	114,9	115,3
S 312. Autres matériels transports terrestres	106,8	112,0	104,1	103,9	103,4	104,1	110,1	112,1
S 32. Construction navale	92,1	93,7	91,3	79,6	77,0	79,8	77,4	78,3
S 33. Construction aéronautique	97,7	100,6	99,4	97,0	97,7	97,4	95,9	95,7

1. S 311. Véhicules automobiles, y compris caravanes, remorques de tourisme, pièces et équipements spécifiques pour automobiles, véhicules utilitaires, carrosseries, bennes, remorques autres que de tourisme, motocycles et cycles, pièces et équipements pour cycles et motocycles.
2. S 312. Matériel ferroviaire roulant.
3. Le prix relatif provient du rapport de l'indice des prix à la production sur l'indice des prix du PIB marchand.
S 32. Construction navale.
S 33. Construction aéronautique.

Évolution des prix et volumes

TABLEAU 122

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
MONTANT (millions de F courants)								
S 311. Véhicules automobiles	66 983	92 815	105 616	118 745	136 500	151 121	163 760	178 681
S 312. Autres matériels transports terrestres	3 550	3 895	4 176	3 824	4 476	4 963	6 112	5 720
S 32. Construction navale	12 887	12 873	13 933	13 071	10 496	14 599	17 063	19 478
S 33. Construction aéronautique	15 588	20 773	21 685	24 403	28 589	34 747	41 368	47 335
VOLUME (1970 = 100)								
S 311. Véhicules automobiles	118	142	149	154	158	156	151	147
S 312. Autres matériels transports terrestres	133	127	135	113	121	119	125	103
S 32. Construction navale	167	149	153	150	119	136	148	149
S 33. Construction aéronautique	150	177	173	182	192	210	228	234

Échanges extérieurs (exports, imports)

TABLEAU 123

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
EXPORT : MONTANT (millions de francs courants)								
S 311. Véhicules automobiles	28 246	35 089	43 406	49 200	57 799	60 650	64 554	70 833
S 312. Autres matériels transports terrestres	1 626	1 967	1 367	1 200	1 866	1 803	2 693	2 455
S 32. Construction navale	2 911	2 949	4 577	3 010	3 966	2 563	5 906	4 571
S 33. Construction aéronautique	5 938	8 799	9 136	11 817	13 632	18 552	25 365	31 874
EXPORT : VOLUME (1970 = 100)								
S 311. Véhicules automobiles	160,9	168,6	188,9	194,4	204,8	202,9	191,6	181,0
S 312. Autres matériels transports terrestres	183,7	186,8	138,9	107,7	155,6	135,2	161,5	126,7
S 32. Construction navale	335,1	317,1	479,4	364,8	395,1	247,4	462,5	299,4
S 33. Construction aéronautique	216,1	297,8	290,3	346,5	332,2	403,3	490,3	509,4
IMPORT : MONTANT (millions de F courants)								
S 311. Véhicules automobiles	11 426	19 747	22 285	24 493	29 173	34 244	39 911	52 709
S 312. Autres matériels transports terrestres	176	180	133	144	186	254	263	246
S 32. Construction navale	1 855	1 978	2 151	1 653	581	839	677	2 223
S 33. Construction aéronautique	3 488	4 656	4 569	5 580	7 707	9 643	15 009	16 857
IMPORT : VOLUME (1970 = 100)								
S 311. Véhicules automobiles	140,7	215,1	215,8	216,2	237,5	258,0	263,3	303,5
S 312. Autres matériels transports terrestres	164,4	160,3	113,7	124,7	156,2	179,5	175,3	163,0
S 32. Construction navale	562,6	464,7	463,5	277,9	112,6	157,4	94,5	307,0
S 33. Construction aéronautique	142,7	166,2	144,4	154,8	193,6	216,2	283,6	263,6
SOLDE COMMERCIAL (millions de francs courants)								
S 311. Véhicules automobiles	16 820	15 342	21 121	24 707	28 626	26 406	24 643	18 124
S 312. Autres matériels transport terrestres	1 450	1 787	1 234	1 056	1 680	1 549	2 430	2 209
S 32. Construction navale	1 056	971	2 426	1 357	3 385	1 724	5 229	2 348
S 33. Construction aéronautique	2 450	4 143	4 567	6 237	5 925	8 909	10 356	15 017
TAUX DE PÉNÉTRATION (%)								
S 311. Véhicules automobiles	22,1	24,8	25,6	25,3	26,2	26,5	27,8	31,8
S 312. Autres matériels transports terrestres	8,4	8,5	4,5	5,2	6,6	7,4	7,1	7,0
S 32. Construction navale	15,7	16,6	8,7	14,1	6,2	6,7	5,7	13,0
S 33. Construction aéronautique	26,5	28,0	26,7	30,7	34,8	37,3	48,4	52,1
TAUX DE COUVERTURE (%)								
S 311. Véhicules automobiles	247,2	177,7	194,8	200,9	198,1	177,1	161,7	134,4
S 312. Autres matériels transports terrestres	923,9	1 092,8	1 027,8	833,3	1 003,2	709,8	1 023,9	998,0
S 32. Construction navale	156,9	149,1	212,8	182,1	682,6	305,5	872,4	205,6
S 33. Construction aéronautique	170,2	189,0	200,0	211,8	176,9	192,4	169,0	189,1
TAUX D'EXPORTATION (%)								
S 311. Véhicules automobiles	40,0	35,9	38,9	41,4	42,4	40,1	39,4	39,6
S 312. Autres matériels transports terrestres	45,8	50,9	32,7	31,4	41,7	36,3	44,1	43,0
S 32. Construction navale	22,6	22,9	32,9	23,0	37,8	17,6	34,6	23,5
S 33. Construction aéronautique	38,1	42,4	42,1	48,4	47,7	53,4	61,3	67,3

3 CARACTÉRISTIQUES DES RÉSEAUX

Principales caractéristiques des réseaux

• *Les voies navigables*

6 611 km fin 1981 dont 1 560 km au grand gabarit permettant des convois de 5 000 t, mais la liaison entre les bassins est assurée par des canaux à petit gabarit accessibles seulement aux péniches de 38,50 m et 350 t (plan Freycinet).

• *Les aéroports*

77 aéroports commerciaux de province dont 28 desservis par Air Inter. 288 aéroports d'aviation légère.

Les deux tiers du trafic des aéroports de province sont effectués par les cinq grands aéroports de Marseille, Nice, Lyon, Toulouse, Bordeaux.

• *Les canalisations*

Oléoducs : 5 873 km dont 3 458 spécialisés dans le transport du brut.

Ils assurent 15 % du trafic (en t-km) contre 45,7 % à la route, 33,5 % au fer et 5,8 % à la voie d'eau.

• *Ferroviaire*

34 600 km de lignes dont 23 770 ouvertes au trafic voyageurs (dont 890 pour la banlieue de Paris).

10 660 km électrifiés au 31 décembre 1982.
15 400 à double voie.
3 700 réservées au trafic omnibus.
19 800 parcourues par des rapides et express.

PARC

2 420 locomotives électriques.
1 100 locomotives Diesel de ligne.
2 400 locomotives de manœuvre et locotracteurs.
68 rames de TGV au 31 décembre 1982.
7 960 voitures grande ligne dont 3 390 corail.
3 670 caisses affectées aux transports régionaux.
246 000 wagons dont 82 000 de particuliers.

• *Routier*

800 000 km voirie nationale, départementale, communale

Dont : 85 000 km en milieu urbain; 6 110 km en autoroutes (dont : 1 324 de voirie rapide urbaine); 27 700 km en routes nationales (dont : 3 200 en agglomération de plus de 5 000 habitants); 2 200 km de routes nationales à chaussée séparée.

• *TCU*

Ces réseaux, dépassant la centaine, couvrent 21 000 km² dont 4 007 en région parisienne et concernent la moitié de la population française.

Le réseau ferré de l'Ile-de-France (SNCF, RATP) totalise 1 229 km de ligne, comporte 749 stations et utilise 7 133 véhicules, et le réseau routier s'étend sur 8 088 km.

4 LES COMPTES STANDARDS

Le système élargi de Comptabilité nationale (SECN) prévoit l'existence d'un « Système intermédiaire entreprises » dont il définit le cadre comptable.

Ces « Comptes intermédiaires » se caractérisent par le fait qu'ils présentent des données de flux et des données patrimoniales dans des cadres qui peuvent être définis strictement à partir des comptabilités d'entreprises.

Les « Comptes standards » diffèrent des « Comptes intermédiaires » du fait de leur champ plus large (mais inversement le nombre de données disponibles est plus petit) et d'autre part du fait d'un redressement pour absence d'entreprises, de manière à rendre la statistique exhaustive, alors que les Comptes intermédiaires résultent d'une sommation des comptabilités d'entreprises.

• Le champ

Les grandes entreprises nationales sont exclues.

Par contre figurent toutes les entreprises soumises à la déclaration fiscale des bénéfices industriels et commerciaux (BIC).

De plus sont réintroduites des entreprises non soumises aux BIC (aéroport de Paris, ports autonomes).

• Les sources

Les Comptes standards résultent de la confrontation des déclarations fiscales annuelles des entreprises soumises aux BIC et quand ils existent des résultats de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE). Cette opération est effectuée à l'INSEE dans le cadre de l'opération « SUSE » (Système unifié de statistiques des entreprises).

Pour les années les plus récentes, on ne dispose que des résultats provisoires provenant du dépouillement d'un échantillon des BIC.

Cette source est commune aux Comptes intermédiaires et aux Comptes de secteurs.

• Classification des entreprises

Les entreprises sont classées suivant leur activité principale, et on distingue les Sociétés et Quasi-sociétés (SQS) et les Entreprises individuelles (Ei).

Une entreprise peut changer d'activité principale, d'une année sur l'autre, ce qui peut expliquer des évolutions brutales si une grosse entreprise dans un sous-secteur ayant un petit effectif change d'activité.

● Entreprises individuelles

Les données des entreprises soumises au forfait n'ont pas été fournies, ces résultats sur ces entreprises découlent de déclarations fiscales effectuées tous les deux ans (années paires) et la déclaration est moins complète que pour le bénéfice réel.

Pour les Entreprises individuelles au bénéfice réel, les statistiques ne sont présentées que pour les sous-secteurs où leur importance le justifiait : S 69.1 et S 69.2 (« Transports routiers de marchandises » et « Autres transports terrestres »).

Le sous-secteur S 70 (Navigation intérieure) a également été exclu, car les chiffres n'étaient pas suffisamment fiables compte tenu du petit nombre d'entreprises concernées.

Pour les Entreprises individuelles les données d'autofinancement qui ne sont pas pertinentes ne figurent pas.

● Les bilans

Un bilan simplifié est retracé dans les Comptes standards.

Certaines entreprises ne donnant pas de bilan équilibré, le total de l'actif ne correspond pas au total du passif.

La méthodologie complète des Comptes standards figure dans le n° C 78 des *Collections de l'INSEE :* « Les Comptes des entreprises par secteur d'activité », séries 1967-1975.

TABLEAU 124

S 69.1. *Transports routiers de marchandises SQS*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES							
Chiffres d'affaires (HT)	15 186	17 561	22 060	24 523	30 156	36 247	38 639
Variation de stocks	20	35	44	70	83	68	85
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS							
Consommation intermédiaire	8 646	9 652	12 530	13 690	17 360	21 291	22 820
Valeur ajoutée brute	6 560	7 944	9 574	10 903	12 879	15 004	15 904
TOTAL	15 206	17 596	22 104	24 593	30 239	36 305	38 724
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES							
Valeur ajoutée brute	6 560	7 944	9 574	10 903	12 879	15 004	15 904
Subvention d'exploitation	12	17	22	10	33	7	7
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS							
Salaires	3 409	3 947	4 826	5 484	6 498	7 496	8 096
Charges sociales	1 283	1 553	1 946	2 233	2 734	3 190	3 620
Impôts indirects	325	404	502	543	656	760	887
Excédent brut d'exploitation	1 555	2 057	2 322	2 653	3 024	3 565	3 308
TOTAL	6 572	7 961	9 596	10 913	12 912	15 011	15 911
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES							
Excédent brut d'exploitation	1 555	2 057	2 322	2 653	3 024	3 565	3 308
Produits financiers	30	24	38	41	78	108	151
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS							
Frais financiers	429	447	550	614	680	849	828
Profit brut courant avant impôt	1 156	1 634	1 810	2 080	2 414	2 824	2 631
TOTAL	1 585	2 081	2 360	2 694	3 094	3 673	3 459
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES							
Profit brut courant avant impôt	1 156	1 634	1 810	2 080	2 414	2 824	2 631
Profit pertes exceptionnelles	–	–	–	–	–	–	–
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS							
Impôt sur les bénéfices	185	266	241	298	370	388	454
Bénéfices distribués	29	36	48	67	85	103	70
Autofinancement	942	1 332	1 521	1 715	2 116	2 333	2 380
TOTAL	1 156	1 634	1 810	2 080	2 571	2 824	2 904
BILAN ACTIF							
Frais d'établissement	15	14	16	12	15	13	13
Immobilisations nettes	3 623	4 171	4 895	5 631	6 146	6 709	6 506
Autres valeurs immobilisées	277	286	356	473	728	748	883
Valeur d'exploitation	255	245	284	348	432	536	620
Réalisable et disponible à court terme	4 471	5 343	5 912	6 961	8 429	9 668	10 889
BILAN PASSIF							
Fonds propres (y compris résultat)	1 748	2 000	2 309	2 754	3 305	3 681	3 983
Dettes à long et moyen terme	1 457	1 794	2 052	2 298	2 586	2 793	2 955
Dettes à court terme	5 436	6 265	7 102	8 373	9 859	11 200	11 973
TOTAL	8 641	10 059	11 463	13 425	15 750	17 674	18 911
HORS COMPTE							
Nombre d'entreprises	5 412	5 723	6 165	6 174	6 465	6 681	6 827
Effectifs	107 490	111 187	118 588	125 419	129 373	133 642	126 292
Dotations aux amortissements	961	1 131	1 376	1 572	1 764	1 984	1 889
Investissements	1 317	1 963	2 266	2 418	2 553	2 905	2 487
Cessions	658	804	878	895	1 156	1 028	1 418
Chiffres d'affaires à l'exportation	1 661	1 896	2 539	2 969	4 189	5 303	5 558

TABLEAU 125

S 69.2. *Autres transports terrestres SQS (non compris la RATP)*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES							
Chiffres d'affaires (HT)	9 763	11 242	13 014	13 326	15 571	17 840	20 159
Variation de stocks	6	10	14	6	54	54	27
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS							
Consommation intermédiaire	3 649	4 206	4 758	5 406	6 710	7 891	9 043
Valeur ajoutée brute	6 120	7 046	8 270	7 926	8 915	10 003	11 143
TOTAL	9 769	11 252	13 023	13 332	15 625	17 894	20 186
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES							
Valeur ajoutée brute	6 120	7 046	8 270	7 926	8 915	10 003	11 143
Subvention d'exploitation	160	259	353	397	551	599	692
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS							
Salaires	2 639	3 107	3 283	3 854	4 598	5 205	5 813
Charges sociales	961	1 167	1 246	1 512	1 860	2 120	2 374
Impôts indirects	160	223	250	284	344	405	480
Excédent brut d'exploitation	2 520	2 808	3 844	2 673	2 664	2 872	3 168
TOTAL	6 280	7 305	8 623	8 323	9 466	10 602	11 835
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES							
Excédent brut d'exploitation	2 520	2 808	3 344	2 673	2 664	2 872	3 168
Produits financiers	59	101	75	62	78	105	113
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS							
Frais financiers	529	525	789	583	621	729	878
Profit brut courant avant impôt	2 050	2 384	3 130	2 152	2 121	2 248	2 403
TOTAL	2 579	2 909	3 919	2 735	2 742	2 977	3 281
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES							
Profit brut courant avant impôt	2 050	2 384	3 130	2 152	2 121	2 248	2 403
Profit pertes exceptionnelles	–	–	–	–	–	–	–
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS							
Impôt sur les bénéfices	291	284	346	317	324	298	208
Bénéfices distribués	103	119	142	157	96	145	118
Autofinancement	1 656	1 981	2 642	1 678	1 701	1 805	2 077
TOTAL	2 050	2 384	3 130	2 152	2 534	2 248	2 403
BILAN ACTIF							
Frais d'établissement	33	27	28	27	19	16	5
Immobilisations nettes	6 626	7 914	10 878	7 435	10 078	10 719	10 969
Autres valeurs immobilisées	422	502	666	790	913	920	1 044
Valeur d'exploitation	246	230	236	239	303	342	366
Réalisable et disponible à court terme	2 965	3 862	4 179	4 133	5 495	6 121	7 180
BILAN PASSIF							
Fonds propres (y compris résultat)	2 838	3 030	3 627	3 508	5 451	5 678	5 453
Dettes à long et moyen terme	2 408	2 848	3 996	3 170	4 000	4 020	4 124
Dettes à court terme	5 046	6 657	8 364	5 946	7 357	8 420	9 987
TOTAL	10 292	12 535	15 987	12 624	16 808	18 118	19 564
HORS COMPTE							
Nombre d'entreprises	2 267	2 555	2 766	2 833	2 937	2 996	2 996
Effectifs	85 922	89 361	83 073	87 330	92 295	91 926	90 547
Dotations aux amortissements	1 631	1 923	2 726	1 979	2 292	2 494	2 828
Investissements	2 655	3 751	6 755	3 188	4 577	5 451	5 980
Cessions	1 233	1 667	2 374	1 486	1 613	1 902	2 682
Chiffres d'affaires à l'exportation	450	485	578	636	809	1 038	912

TABLEAU 126

S 71. *Transports maritimes SQS*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES							
Chiffres d'affaires (HT)	10 850	13 608	15 282	15 456	16 091	18 296	21 079
Variation de stocks	— 16	12	9	— 13	25	20	13
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS							
Consommation intermédiaire	7 749	10 129	11 480	11 729	12 638	14 344	16 524
Valeur ajoutée brute	3 085	3 491	3 811	3 714	3 478	3 972	4 568
TOTAL	10 834	13 620	15 291	15 443	16 116	18 316	21 092
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES							
Valeur ajoutée brute	3 085	3 491	3 811	3 714	3 478	3 972	4 568
Subvention d'exploitation	109	208	287	296	383	433	518
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS							
Salaires	1 704	2 204	2 236	2 298	2 382	2 603	2 946
Charges sociales	493	668	739	778	848	946	982
Impôts indirects	89	87	99	107	120	129	152
Excédent brut d'exploitation	908	740	1 024	845	511	728	1 006
TOTAL	3 194	3 699	4 098	4 028	3 861	4 406	5 086
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES							
Excédent brut d'exploitation	908	740	1 024	845	511	728	1 006
Produits financiers	227	233	370	285	212	499	746
COMPTES DE RÉSULTATS : EMPLOIS							
Frais financiers	452	527	699	871	604	645	797
Profit brut courant avant impôt	683	446	695	259	212	499	746
TOTAL	1 135	973	1 394	1 130	816	1 144	1 543
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES							
Profit brut courant avant impôt	683	446	695	259	212	499	746
Profit pertes exceptionnelles	–	–	–	–	–	–	–
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS							
Impôt sur les bénéfices	51	52	43	41	31	58	85
Bénéfices distribués	67	75	76	108	70	98	125
Autofinancement	565	319	576	110	111	114	110
TOTAL	683	446	695	259	212	270	320
BILAN ACTIF							
Frais d'établissement	220	159	305	315	108	128	136
Immobilisations nettes	9 599	8 972	12 061	11 776	8 473	7 795	7 601
Autres valeurs immobilisées	1 780	1 907	2 588	2 116	2 446	2 730	2 996
Valeur d'exploitation	152	124	152	104	108	185	281
Réalisable et disponible à court terme	4 139	4 378	5 633	5 743	5 924	6 965	7 990
BILAN PASSIF							
Fonds propres (y compris résultat)	4 761	4 304	4 920	4 011	4 674	4 305	5 274
Dettes à long et moyen terme	7 401	6 980	10 491	10 419	6 915	6 825	7 084
Dettes à court terme	3 728	4 256	5 328	5 624	5 470	6 673	6 646
TOTAL	15 890	15 540	20 739	20 054	17 059	17 803	19 004
HORS COMPTE							
Nombre d'entreprises	165	183	209	199	192	188	175
Effectifs	31 065	33 099	30 738	28 135	25 786	25 090	23 534
Dotations aux amortissements	1 165	1 242	1 510	1 395	1 307	1 342	1 551
Investissements	3 360	1 704	3 161	2 866	898	1 271	1 295
Cessions	1 046	983	1 215	1 059	1 228	1 106	1 186
Chiffres d'affaires à l'exportation	7 892	9 468	12 747	12 312	13 030	13 577	10 929

TABLEAU 127

S 72. *Transports aériens SQS (non compris Air France et Air Inter)*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES							
Chiffres d'affaires (HT)	2 934	3 793	4 436	5 452	5 793	6 876	8 569
Variation de stocks	79	— 10	41	26	31	79	286
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS							
Consommation intermédiaire	1 906	2 534	3 031	3 472	3 796	4 612	6 231
Valeur ajoutée brute	1 107	1 249	1 446	2 006	2 028	2 340	2 618
TOTAL	3 013	3 783	4 477	5 478	5 824	6 952	8 849
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES							
Valeur ajoutée brute	1 107	1 249	1 446	2 006	2 028	2 340	2 618
Subvention d'exploitation	19	21	20	21	17	28	56
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS							
Salaires	614	749	906	1 058	1 192	1 346	1 565
Charges sociales	152	183	235	275	316	365	425
Impôts indirects	81	26	34	43	49	52	65
Excédent brut d'exploitation	279	312	291	651	488	604	619
TOTAL	1 126	1 270	1 466	2 027	2 045	2 367	2 674
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES							
Excédent brut d'exploitation	279	312	291	651	488	604	619
Produits financiers	21	26	31	37	47	69	127
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS							
Frais financiers	70	85	83	113	123	184	260
Profit brut courant avant impôt	230	253	234	575	412	489	486
TOTAL	300	338	312	688	535	673	746
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : RESSOURCES							
Profit brut courant avant impôt	230	253	234	575	412	489	486
Profit pertes exceptionnelles	–	–	–	–	–	–	–
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT : EMPLOIS							
Impôt sur les bénéfices	22	32	21	37	27	61	35
Bénéfices distribués	1	12	13	18	18	22	27
Autofinancement	203	209	200	520	367	406	424
TOTAL	230	253	234	575	412	489	486
BILAN ACTIF							
Frais d'établissement	5	5	18	15	13	15	10
Immobilisations nettes	773	1 027	1 334	1 543	1 639	1 905	2 385
Autres valeurs immobilisées	184	237	202	290	326	358	464
Valeur d'exploitation	260	231	214	211	240	292	477
Réalisable et disponible à court terme	931	1 186	1 432	1 509	1 627	2 254	2 594
BILAN PASSIF							
Fonds propres (y compris résultat)	426	467	514	881	879	1 123	1 141
Dettes à long et moyen terme	639	934	1 001	1 034	1 004	1 164	1 450
Dettes à court terme	1 088	1 285	1 685	1 653	1 962	2 537	3 341
TOTAL	2 153	2 686	3 200	3 568	3 845	4 824	5 932
HORS COMPTE							
Nombre d'entreprises	111	96	133	133	146	172	172
Effectifs	11 261	11 053	11 429	12 213	12 184	14 218	21 867
Dotations aux amortissements	190	215	220	302	339	394	531
Investissements	289	493	654	968	553	601	1 423
Cessions	161	50	188	501	231	281	1 039
Chiffres d'affaires à l'exportation	2 542	3 335	3 929	4 840	5 061	6 979	8 549

TABLEAU 128

S 69.1. *Transports routiers de marchandises Ei*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES						
Chiffres d'affaires (HT)	7 765	8 507	8 804	10 059	11 771	12 964
Variation de stocks	16	25	12	21	24	23
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS						
Consommation intermédiaire	4 142	4 566	4 735	5 450	6 577	7 399
Valeur ajoutée brute	3 639	3 966	4 081	4 630	5 218	5 588
TOTAL	7 781	8 532	8 816	10 080	11 795	12 987
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES						
Valeur ajoutée brute	3 639	3 966	4 081	4 630	5 218	5 588
Subvention d'exploitation	7	3	4	4	2	3
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS						
Salaires	1 047	1 087	1 143	1 311	1 497	1 582
Charges sociales	478	515	536	618	732	784
Impôts indirects	186	191	209	209	229	248
Excédent brut d'exploitation	1 935	2 176	2 197	2 496	2 762	2 977
TOTAL	3 646	3 969	4 085	4 634	5 220	5 591
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES						
Excédent brut d'exploitation	1 935	2 176	2 197	2 496	2 762	2 977
Produits financiers	2	2	3	5	3	3
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS						
Frais financiers	311	310	341	372	398	465
Profit brut courant avant impôt	1 626	1 868	1 859	2 129	2 367	2 515
TOTAL	1 937	2 178	2 200	2 501	2 765	2 980
BILAN ACTIF						
Frais d'établissement	11	11	4	5	8	3
Immobilisations nettes	2 330	2 412	2 285	2 430	2 636	2 863
Autres valeurs immobilisées	46	40	39	42	52	54
Valeur d'exploitation	210	132	112	136	156	171
Réalisable et disponible à court terme	1 973	2 129	1 877	2 108	2 434	2 724
TOTAL	4 570	4 724	4 317	4 721	5 286	5 815
BILAN PASSIF						
Fonds propres (y compris résultat)	1 516	1 431	1 110	1 208	1 353	1 463
Dettes à long et moyen terme	883	987	927	956	1 057	1 179
Dettes à court terme	2 171	2 306	2 280	2 557	2 876	3 173
TOTAL	4 570	4 724	4 317	4 721	5 286	5 815
HORS COMPTE						
Nombre d'entreprises	18 495	17 663	17 928	17 946	13 968	14 638
Effectifs	43 573	39 915	39 845	40 750	37 340	35 958
Dotations aux amortissements	751	775	881	916	963	1 035
Investissements	882	1 122	1 218	1 234	1 337	1 403
Cessions	496	513	553	608	886	659
Chiffres d'affaires à l'exportation	491	561	674	745	1 083	1 305

TABLEAU 129

S 69.2. *Autres transports terrestres Ei*
(comprend les services des taxis et les déménagements)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES						
Chiffres d'affaires (HT)	2 462	2 808	3 348	3 472	2 914	3 255
Variation de stocks	9	10	5	7	2	10
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS						
Consommation intermédiaire	1 090	1 208	1 361	1 447	1 380	1 588
Valeur ajoutée brute	1 381	1 610	1 992	2 032	1 536	1 677
TOTAL	2 471	2 818	3 353	3 479	2 916	3 265
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES						
Valeur ajoutée brute	1 381	1 610	1 992	2 032	1 536	1 677
Subvention d'exploitation	3	1	6	7	3	3
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS						
Salaires	305	343	449	460	522	550
Charges sociales	126	152	194	202	237	248
Impôts indirects	47	47	58	58	50	57
Excédent brut d'exploitation	906	1 069	1 297	1 319	730	825
TOTAL	1 384	1 611	1 998	2 039	1 539	1 680
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES						
Excédent brut d'exploitation	906	1 069	1 297	1 319	730	825
Produits financiers	7	2	3	6	1	1
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS						
Frais financiers	88	99	125	130	106	122
Profit brut courant avant impôt	825	972	1 175	1 195	625	704
TOTAL	913	1 071	1 300	1 325	731	826
BILAN ACTIF						
Frais d'établissement	4	4	1	1	1	2
Immobilisations nettes	564	700	708	756	901	925
Autres valeurs immobilisées	15	14	17	17	18	23
Valeur d'exploitation	44	29	25	29	30	39
Réalisable et disponible à court terme	383	472	451	484	581	622
TOTAL	1 010	1 219	1 202	1 287	1 531	1 611
BILAN PASSIF						
Fonds propres (y compris résultat)	377	421	350	357	407	441
Dettes à long et moyen terme	201	283	235	312	384	399
Dettes à court terme	432	515	567	618	740	771
TOTAL	1 010	1 219	1 202	1 287	1 531	1 611
HORS COMPTE						
Nombre d'entreprises	23 205	23 112	26 006	26 318	27 618	28 281
Effectifs	20 751	20 523	22 147	21 715	22 588	20 207
Dotations aux amortissements	259	298	363	371	305	320
Investissements	215	331	375	409	458	456
Cessions	115	149	159	168	184	204
Chiffres d'affaires à l'exportation	54	62	80	92	127	144

TABLEAU 130

S 69.1. *Transports routiers de marchandises SQS + Ei*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES						
Chiffres d'affaires (HT)	22 951	26 068	30 864	34 582	41 927	49 211
Variation de stocks	36	60	56	91	107	91
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS						
Consommation intermédiaire	12 788	14 218	17 265	19 140	23 937	28 690
Valeur ajoutée brute	10 199	11 910	13 655	15 533	18 097	20 222
TOTAL	22 987	26 128	30 920	34 673	42 034	48 912
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES						
Valeur ajoutée brute	10 199	11 910	13 655	15 533	18 097	10 222
Subvention d'exploitation	19	20	26	14	35	10
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS						
Salaires	4 456	5 034	5 969	6 795	7 995	9 078
Charges sociales	1 761	2 068	2 482	2 851	3 466	3 974
Impôts indirects	511	595	711	752	885	1 008
Excédent brut d'exploitation	3 490	4 233	4 519	5 149	5 786	6 542
TOTAL	10 218	11 930	13 681	15 547	18 132	20 602
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES						
Excédent brut d'exploitation	3 490	4 233	4 519	5 149	5 786	6 542
Produits financiers	32	26	41	46	81	111
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS						
Frais financiers	740	757	891	986	1 078	1 314
Profit brut courant avant impôt	2 782	3 502	3 669	4 211	4 781	5 339
TOTAL	7 161	4 259	4 560	5 197	5 859	6 653
BILAN ACTIF						
Frais d'établissement	26	25	20	17	23	16
Immobilisations nettes	5 953	6 583	7 180	8 061	8 782	9 572
Autres valeurs immobilisées	323	326	395	515	780	802
Valeur d'exploitation	465	377	396	484	588	707
Réalisable et disponible à court terme	6 444	7 472	7 789	9 069	10 863	12 392
BILAN PASSIF						
Fonds propres (y compris résultat)	3 264	3 431	3 419	3 962	4 658	5 144
Dettes à long et moyen terme	2 341	2 781	2 979	3 254	3 643	3 972
Dettes à court terme	7 607	8 571	9 382	10 930	12 735	12 392
TOTAL	13 211	14 783	15 780	18 146	21 036	23 489
HORS COMPTE						
Nombre d'entreprises	23 907	23 386	24 093	24 120	20 433	21 465
Effectifs	151 063	151 102	158 433	166 169	166 713	169 600
Dotations aux amortissements	1 712	1 906	2 257	2 488	2 727	3 019
Investissements	2 199	3 085	3 484	3 652	3 890	4 308
Cessions	1 154	1 317	1 431	1 503	2 042	1 687
Chiffres d'affaires à l'exportation	2 152	2 457	3 213	3 714	5 272	6 608

TABLEAU 131

S 69.2. *Autres transports terrestres SQS + Ei (non compris la RATP)*

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
COMPTE DE PRODUCTION : RESSOURCES						
Chiffres d'affaires (HT)	12 225	14 050	16 362	16 798	18 485	21 095
Variation de stocks	15	20	19	13	56	64
COMPTE DE PRODUCTION : EMPLOIS						
Consommation intermédiaire	4 739	5 414	6 119	6 853	8 090	9 479
Valeur ajoutée brute	7 501	8 656	10 262	9 958	10 451	11 680
TOTAL	12 240	14 070	16 381	16 811	18 541	21 159
COMPTE D'EXPLOITATION : RESSOURCES						
Valeur ajoutée brute	7 501	8 656	10 262	9 958	10 451	11 680
Subvention d'exploitation	163	260	359	404	554	602
COMPTE D'EXPLOITATION : EMPLOIS						
Salaires	2 944	3 450	3 732	4 314	5 120	5 755
Charges sociales	1 087	1 319	1 440	1 714	2 097	2 368
Impôts indirects	207	270	308	342	394	462
Excédent brut d'exploitation	3 426	3 877	5 141	3 992	3 394	3 697
TOTAL	7 664	8 916	10 621	10 362	11 005	12 282
COMPTE DE RÉSULTATS : RESSOURCES						
Excédent brut d'exploitation	3 426	3 877	5 141	3 992	3 394	3 697
Produits financiers	66	103	78	68	79	106
COMPTE DE RÉSULTATS : EMPLOIS						
Frais financiers	617	624	914	713	727	851
Profit brut courant avant impôt	2 875	3 356	4 305	3 347	2 746	2 952
TOTAL	3 492	3 980	5 219	4 060	3 473	3 803
BILAN ACTIF						
Frais d'établissement	37	31	29	28	20	18
Immobilisations nettes	7 190	9 614	11 586	8 191	10 979	11 644
Autres valeurs immobilisées	437	516	683	807	931	943
Valeur d'exploitation	290	259	261	268	333	372
Réalisable et disponible à court terme	3 348	4 334	4 630	4 617	6 076	6 743
BILAN PASSIF						
Fonds propres (y compris résultat)	3 215	3 451	3 977	3 865	5 858	6 119
Dettes à long et moyen terme	2 609	3 131	4 281	3 482	4 384	4 419
Dettes à court terme	5 478	7 172	8 931	6 564	8 097	9 191
TOTAL	11 302	13 754	17 189	13 911	18 339	19 729
HORS COMPTE						
Nombre d'entreprises	25 472	25 667	28 772	29 151	30 555	31 277
Effectifs	106 673	109 884	105 220	109 045	114 883	112 133
Dotations aux amortissements	1 890	2 221	3 089	2 350	2 597	2 814
Investissements	2 870	4 082	7 130	3 547	5 035	5 907
Cessions	1 348	1 816	2 533	1 654	1 797	2 106
Chiffres d'affaires à l'exportation	504	547	658	728	936	1 182

5 LES COMPTES D'ENTREPRISES

A. Comptes de trésorerie d'exploitation et de capital des sociétés d'autoroutes (SEM et privées) 1981 (TTC)

TABLEAU 132

En millions de F

	1981		1982	
	Privées + STMB [2]	SEM [3]	Privées + STMB [2]	SEM [3]
TRÉSORERIE D'EXPLOITATION				
Produits :				
Péages	1 455	3 509	1 798	4 431
Autres	46	217	41	175
Solde débiteur	460	–	368	19
TOTAL	1 961	3 726	2 207	4 625
Charges :				
Fonctionnement (y compris TVA)	530	1 295	648	1 646
Frais financiers, remboursements d'emprunts et impôts sur les sociétés	1 431	1 827	1 559	2 979
Solde créditeur	–	604	–	–
TOTAL	1 961	3 726	2 207	4 625
INVESTISSEMENTS				
Dépenses :				
Construction	875	3 646	299	3 515
Intérêts intercalaires	156	329	18	186
Remboursement avance CDC	–	506	5	364
Variations de trésorerie	240	–	416	136
Frais d'émission	–	48	11	84
TOTAL	1 271	4 529	749	4 285
Sources du financement :				
Avance CDC	81	364	–	–
Participation de tiers	–	25	–	–
Emprunts garantis émis dans l'année	340	1 422	–	1 524
Emprunts non garantis émis dans l'année	529	1 831	411	2 173
FSIR	275	507	338 [1]	549
Fonds propres [4]	46	–	–	–
Variations de trésorerie	–	380	–	–
TOTAL	1 271	4 529	749	4 285

1. Y compris appels en garantie ACOBA (46 millions de F) et APEL (128 millions de F).
2. STMB : Société du tunnel du Mont-Blanc.
3. SEM : Sociétés d'économie mixte (au nombre de cinq) autres que STMB.
4. Augmentations de capital et apports d'actionnaires en comptes bloqués.

Source : FDES.

B. Aéroports de province en 1981 (HT) [1re et 2e catégories]

TABLEAU 133

En millions de F

	1981		1981
A. EXPLOITATION			
Charges courantes	500	Chiffre d'affaires	621
Annuités d'emprunts	150	Subvention d'exploitation (y compris les avances)	95
Solde	66		
Total	**716**	**Total**	**716**
B. INVESTISSEMENT			
Financement			
État	91	Opérations en capital	393
Collectivités locales	94		
Emprunts	175		
Autofinancement et récupération TVA	33		
Total	**393**	**Total**	**393**

Source : Aviation civile.

C. Aéroports de Paris en 1981 et 1982 (TTC)

TABLEAU 134

En millions de F

Dépenses	1981	1982	Recettes	1981	1982
A. COMPTE D'EXPLOITATION					
Total des charges	2 220	2 632	Total des recettes	2 220	2 632
dont :			*dont :*		
Frais de personnel	897,3	897,3	Recettes commerciales et redevances	1 588	1 809
Frais financiers	325	343,2	Cessions, travaux	613	739,5
Dotations aux amortissements et aux provisions	367	430,9	Déficit	19	83,5
B. COMPTE D'INVESTISSEMENT (HTVA)					
Dépense nette	615	445	Autofinancement	287	360
Remboursement d'emprunt (pour mémoire)	142	178	FDES	40	–
Prêts	6	8	Subvention équipement	4	8
			Emprunt	432	229
			Prélèvement des fonds de roulement	0	34
Total	**763**	**631**	**Total**	**763**	**631**

D. Comptes d'exploitation et d'investissement des ports maritimes autonomes métropolitains en 1981

TABLEAU 135

En millions de F

Dépenses		Recettes	
A. COMPTE D'EXPLOITATION (HT)			
Achats	153	Produit de l'exploitation [1]	1 900
Frais de personnel	1 130	Remboursement d'exploitation [2]	267
Amortissements (à la charge des ports)	431	Autres recettes	430
Frais financiers (intérêts)	351	Déficit	5
Autres dépenses	537		
Total	**2 602**	**Total**	**2 602**
B. COMPTE D'INVESTISSEMENT			
Investissements (HT)	919	Participation de l'État (ch. 53–30/30) et autres participations (DATAR)	253
Remboursements d'emprunts	172	Subventions des collectivités locales et sociétés privées	69
		Emprunts	385
		Amortissements et autres	384
Total	**1 091**	**Total**	**1 091**

1. On entend par produit de l'exploitation, les recettes issues des droits de ports, des taxes d'outillage et de l'exploitation des domaines et concessions.
2. Participation de l'État (entretien, charges financières).

ANNEXES

GLOSSAIRE

S 60. — Administrations publiques

Le secteur institutionnel « Administrations publiques » comprend les sous-secteurs :

S 61. Administration publique centrale (APUC).

- S 611. État (Budget général, comptes spéciaux du Trésor et budgets annexes).
  Le Fonds spécial d'investissement routier (FSIR) figure dans cette catégorie.
- S 612. Organes divers d'administration centrale (ODAC).
  Institut de recherche sur les transports.
  Office national de la navigation.

S 62. Administrations publiques locales (APUL).

- S 621. Collectivités locales : régions, départements, communes et les organismes qui en dépendent (syndicats, districts, communautés urbaines, régies...).
- S 622. Organes divers d'administration locale (ODAL), dont l'action limitée à une partie du territoire, s'exerce dans des domaines spécialisés, sur financement local, par exemple: chambres de commerce, syndicat des transports parisiens.

S 63. Administrations de sécurité sociale.

Le secteur regroupe les unités institutionnelles dont la fonction économique principale est de produire des services non marchands. Toutefois certaines unités peuvent produire des biens ou services marchands. C'est le cas de la direction des Routes dans son activité d'entretien et de réparation du réseau routier national par les Ponts et Chaussées eux-mêmes.

Cette activité peut relever d'une branche marchande du secteur administrations publiques (c'est le cas de l'activité « Ponts et Chaussées ») ou être une activité marchande d'une branche non marchande (« ventes résiduelles » : voir le mot « branche »).

Certains établissements publics ne sont pas classés dans le secteur S 60 s'ils produisent des biens et services marchands, à condition qu'ils aient une certaine autonomie. Ils sont alors classés dans le secteur S 10 « Sociétés et Quasi-Sociétés non financières ». C'est le cas de l'aéroport de Paris et de divers aéroports de province qui sont juridiquement des établissements publics.

Les opérations non financières retracées par la Comptabilité publique pour une année donnée incluent celles effectuées pendant une « période complémentaire » l'année suivante. La Comptabilité nationale retient les mêmes moments d'enregistrement que la Comptabilité publique.

Branche

Les unités institutionnelles sont découpées en unités de production homogènes qui par définition exercent une activité exclusive sur un produit ou un groupe de produit.

La branche constitue un regroupement d'unités de production homogène qui produisent toutes les biens ou services décrits dans un poste d'une nomenclature d'activité et de produits (NAP 73).

Toutefois certaines unités de production homogènes des administrations publiques qui produisent des services non marchands peuvent vendre à titre résiduel des biens ou des services marchands, qui ne peuvent être isolés dans l'activité de l'unité.

Ces « ventes résiduelles » figurent dans la production de la branche mais doivent être retranchées et ajoutées à celles des produits de même nature pour évaluer la production des produits (voir production effective de la branche et production distribuée des produits).

Brut

Une partie de la valeur des biens et services produits dans l'année doit être affectée au financement de la consommation de capital fixe qui résulte de l'usage productif des biens d'équipement.

Pour certains agrégats le terme « brut » est utilisé, comme dans « produit intérieur brut », « valeur ajoutée brute », « formation brute de capital fixe ». Quand la consommation de capital fixe est soustraite de ces grandeurs, leur valeur est alors dite « nette ».

Compte tenu de la grande difficulté de mesurer la consommation de capital fixe, les grandeurs sont le plus souvent évaluées brutes, la consommation de capital fixe étant évaluée, quand elle l'est, à part.

La « consommation de capital fixe » est synonyme de « amortissement économique » et est parfois improprement appelée « amortissement ».

Unités résidentes

Une unité qui a un centre d'intérêt sur le territoire économique en France est une unité résidente.

Une unité a un centre d'intérêt sur un territoire si elle effectue des opérations économiques pendant un an ou plus sur ce territoire.

Cas d'unités ayant des centres d'intérêt sur plusieurs territoires économiques :

— si le siège social d'une entreprise est situé à l'extérieur du territoire économique français, cette entreprise est considérée comme non résidente;

— s'il s'agit d'une entreprise non financière, qui exerce une partie de son activité en France (avec une succursale ou un bureau de vente), cette activité est attribuée à une unité résidente fictive. Donc c'est une unité institutionnelle même si elle n'a qu'une comptabilité incomplète et une autonomie de décision limitée;

— si une entreprise résidente effectue des opérations en dehors du territoire économique français pendant un an ou plus, ses opérations seront attribuées à une unité non résidente.

Le territoire économique en France comprend le territoire géographique métropolitain (y compris la Corse) à l'exclusion des DOM-TOM.

Production distribuée et production effective

La production effective est la production d'une branche, la production distribuée celle d'un produit.

La différence entre les deux est constituée par les transferts de produits (produits fatals, services de recherche, ventes résiduelles).

Ces biens et services sont soustraits de la production de la branche qui les a effectivement produits (à titre secondaire) et ils sont inclus dans la production distribuée des produits correspondants.

S 81. **Entreprises individuelles**

Il s'agit des entreprises non financières qui n'ont pas la forme juridique de sociétés. Les entreprises individuelles ne sont pas dissociées des ménages qui les possèdent. Leurs opérations sont retracées dans les comptes du secteur ménages.

Fonctions

L'analyse par fonctions met en évidence la finalité des opérations effectuées par les secteurs de l'économie.

Actuellement, l'analyse fonctionnelle se limite à la consommation finale des ménages (en distinguant les achats pour l'alimentation, l'habillement, les transports, les loisirs, etc.) et aux dépenses des administrations publiques (en distinguant les dépenses pour l'enseignement, les interventions sociales, l'urbanisme, les transports, etc.).

Quasi-sociétés

Certaines unités institutionnelles assimilables à des entreprises n'ont pas de personnalité morale. Ce sont :

— les quasi-sociétés publiques qui sont des unités institutionnelles de grande taille et qui vendent la majeure partie de leur production au public (exemple PTT);

— les quasi-sociétés privées qui sont des unités résidentes fictives (voir unités résidentes). Les entreprises individuelles ne sont pas des quasi-sociétés privées,

Secteurs

On appelle secteur institutionnel un ensemble d'unités institutionnelles qui ont un comportement économique analogue. Ce sont :

S 10. Sociétés et quasi-sociétés non financières;
S 40. Institutions de crédit;
S 50. Entreprises d'assurance;
S 60. Administrations publiques;
S 70. Administrations privées;
S 80. Ménages;
S 90. Reste du monde.

Les unités institutionnelles peuvent être regroupées également en secteurs d'activité selon leur activité principale, dans une nomenclature d'activités se référant à la nomenclature d'activités officielle (NAP 73).

Les unités de même activité principale peuvent avoir des activités secondaires variées, mais on peut supposer que les comportements économiques et financiers des entreprises qui exercent la même activité principale présentent de nombreux points communs.

Le fait que les secteurs d'activité soient des regroupements d'unités institutionnelles disposant d'une comptabilité complète et jouissant de l'autonomie de décision permet d'étudier leur comportement financier et patrimonial, ce qui n'est pas possible pour des unités de production homogènes qui n'ont pas de patrimoine.

Transport pour compte propre

Les transports ne sont pas seulement le fait d'entreprises spécialisées (transport pour compte d'autrui) mais aussi de presque toutes les entreprises, des administrations et de nombreux ménages (transport en voitures particulières notamment).

Les cadres comptables et l'information disponibles ne permettent pas de traiter de façon comptable le transport pour compte propre.

Seule l'activité de transport pour compte d'autrui (exceptions faites pour les transports maritimes et fluviaux) est retracée de façon explicite dans le tableau d'entrées-sorties.

En conséquence la production de la branche « transport » ne prend pas en compte :

— l'activité de transport pour compte propre des entreprises qui n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute;

— l'activité de transport pour compte propre des ménages.

Toutefois le découpage de la consommation finale par fonction de consommation permet d'inclure dans la fonction transport cette activité de transport des ménages.

Importations et exportations de biens

Compte tenu du système d'information basé sur les statistiques douanières, les importations et les exportations de biens sont évaluées aux prix du marché à la frontière française (valeur en douane) c'est-à-dire que les importations sont CAF et que les exportations sont FOB.

La valeur CAF (coût, assurance, fret) des importations comprend les coûts de transport et d'assurance nécessaires pour les acheminer jusqu'à la frontière française.

De même la valeur FAB (*franco à bord*) des exportations comprend les coûts de transport et d'assurance nécessaires pour les acheminer jusqu'à la frontière française, mais pas les coûts de transport et d'assurance nécessaires pour les acheminer à partir de la frontière française.

Importations et exportations de services

Le compte du reste du monde enregistre tous les services rendus par un résident à un non-résident ou réciproquement.

Les importations et exportations de services sont les agrégats cohérents avec les importations et les exportations de biens.

Comme certains services sont déjà enregistrés dans les importations ou exportations de biens (assurances et frets), ils ne sont pas comptabilisés dans les importations ou exportations de services, pour éviter des doubles comptes.

Échanges effectifs de services

Dans le tableau entrées-sorties et les comptes détaillés du reste du monde (par zone géographique) les importations et les exportations de biens sont présentées à leur valeur douane (voir importations et exportations de biens, ce qui est cohérent avec les importations et exportations de services telles qu'elles sont définies.

Or il est possible pour l'ensemble des importations françaises (mais pas pour les comptes détaillés) de passer de l'évaluation CAF à l'évaluation FAB.

On maintient donc dans le compte du reste du monde l'enregistrement des importations de biens CAF et les exportations et importations de services et on y annexe un tableau représentant le total des importations de biens FOB et ce que l'on appelle les échanges effectifs de services (ventes effectives de services et achats effectifs de services).

Ces échanges effectifs de services sont donc cohérents avec une évaluation FOB à la fois des importations et des exportations de biens.

Il faut toutefois remarquer que la valeur FAB des importations ne contient *aucun* service, alors que la valeur FAB des exportations en contient quelques-uns.

Correction pour transfert de zone

La ventilation par zone des importations évaluées CAF conduit à attribuer au pays producteur du bien la fourniture des services correspondants d'assurance et de fret.

Or il se peut que ces services aient été rendus par un pays d'une autre zone géographique.

Une correction comptable est donc nécessaire qui est assimilable à un transfert d'une zone à l'autre.

Toutes zones confondues, cette opération est « blanche » (sans influence sur le solde).

Biens existants

Ce sont des biens qui ont été déjà pris à un moment donné dans la production, et qui se retrouvent mis en circulation dans le circuit économique : ce sont par exemple les biens de récupération, les objets d'arts, les bâtiments existants, navires ou avions d'occasion, etc.

Db(A)

L'étude de la sensibilité de l'oreille en fonction de l'intensité sonore et de la fréquence, a conduit aux courbes isosoniques normalisées qui définissent donc un individu type ou auditeur normal, à partir desquelles on a défini les courbes de pondération des décibels A, B et C.

Un des facteurs de gêne résultant du bruit est sa durée. Le niveau de la gêne est mesuré en Leq, ce dernier étant un indice calculé en fonction d'un seuil de db(A) et d'une durée. En pratique, on considère la gêne de jour inexistante en dessous de 60 db(A).

Jauge

Volume du navire (en tonneaux). Le jaugeage des navires est l'évaluation de leur volume intérieur ou tonnage. Le tonneau de jauge correspond à 2,83 m³ (100 pieds cubes anglais).

Le tonnage brut ou jauge brute s'obtient en ajoutant au volume de la coque celui des superstructures.

Le tonnage net ou jauge nette s'obtient en déduisant de la jauge brute les volumes de l'appareil moteur et des espaces destinés à la conduite du navire et au logement des officiers et de l'équipage.

Port en lourd

C'est le poids d'un navire, plus le poids des machines, plus le poids de la cargaison (*unité* : tonne de port en lourd [t.p.l.]).

Il est contrôlé par le bureau Veritas.