

**centre
d'études
et de recherches
sur les
qualifications**

Observatoire Economique
et Statistique des Transports
DOCUMENTATION
Act. n°

5759

cahier 10 : les emplois-types du transport et de la manutention

REPertoire FRANÇAIS DES EMPLOIS

La Documentation Française

comité
du répertoire
français
des emplois

Le Répertoire Français des Emplois étant une réalisation interministérielle confiée au Centre d'études et de recherches sur les qualifications, l'orientation, la programmation et le contrôle des différentes opérations auxquelles il donne lieu ont été confiés à un Comité siégeant auprès de la Direction du Centre.

Ce Comité est composé des représentants des directions d'administration et organismes nationaux suivants :

- Direction générale de la Programmation et de la Coordination du Ministère de l'Éducation ;
- Direction des Affaires générales et financières du Ministère des Universités ;
- Direction générale de l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques ;
- Délégation générale à la recherche scientifique et technique ;
- Délégation à l'emploi ;
- Service des Affaires Sociales du Commissariat général du Plan d'Équipement et de la Productivité ;
- Secrétariat général de la Formation Professionnelle ;
- Service des études informatiques et statistiques du Ministère de l'Éducation et du Ministère des Universités ;
- Service des études et de la statistique du Ministère du Travail et de la Participation ;
- Agence Nationale pour l'Emploi ;
- Office National d'Information sur les Enseignements et les Professions.

Le Centre d'études et de recherches sur les qualifications, institué par le titre III du décret n° 70-239 du 19 mars 1970, est un organisme public, placé auprès de l'Office national d'information sur les enseignements et les professions, dont disposent en commun le Ministre de l'Éducation, qui en assure la tutelle, le Ministre des Universités, le Ministre du Travail et de la Participation et les Ministres de l'Industrie et de l'Agriculture. Le Centre est également chargé d'apporter sa collaboration au Commissariat général du Plan d'Équipement et de la Productivité, à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, et au Comité interministériel de la Formation professionnelle et de la Promotion sociale.

**Les emplois-types
du transport et de la manutention**

Liste des articles

Emplois-types de l'exploitation

TM 01	Responsable d'exploitation (transports réguliers de voyageurs)
TM 02	Responsable d'exploitation (transports de marchandises)
TM 03	Agent de répartition du matériel de transport
TM 04	Technicien de préparation des vols
TM 05	Consignataire
TM 06	Chef de dépôt
TM 07	Conducteur-livreur
TM 08	Conducteur routier
TM 09	Conducteur routier de véhicule de transport en commun
TM 10	Conducteur de véhicule sur rails
TM 11	Capitaine de la navigation fluviale
TM 12	Matelot de la navigation fluviale
TM 13	Pilote d'avion commercial
TM 14	Officier mécanicien navigant
TM 15	Pilote maritime
TM 16	Commandant de navire
TM 17	Second capitaine
TM 18	Officier de la navigation maritime
TM 19	Maître d'équipage
TM 20	Matelot de la navigation maritime
TM 21	Officier responsable des installations techniques de bord
TM 22	Mécanicien de bord
TM 23	Electricien de bord
TM 24	Opérateur sur remontées mécaniques
TM 25	Responsable de manutention
TM 26	Chef de quai
TM 27	Magasinier
TM 28	Conducteur d'engins de manutention
TM 29	Conducteur d'engins spéciaux de traction
TM 30	Conducteur de chariot élévateur
TM 31	Docker
TM 32	Manutentionnaire
TM 33	Auxiliaire de manœuvres
TM 34	Ouvrier de tri et d'expéditions
TM 35	Agent de régulation du trafic ferroviaire
TM 36	Eclusier
TM 37	Contrôleur de la circulation aérienne
TM 38	Officier de port

Emplois-types de la commercialisation

TM 39	Agent commercial du transport
TM 40	Courtier d'affrètement maritime
TM 41	Employé de guichet
TM 42	Contrôleur d'exploitation
TM 43	Contrôleur de train
TM 44	Permanent d'escale
TM 45	Surveillant de station
TM 46	Tariféur
TM 47	Agent litigeur
TM 48	Responsable d'expéditions
TM 49	Agent de transit
TM 50	Déclarant en douane
TM 51	Employé administratif du transport

Observatoire économique
et statistique des transports

DOCUMENTATION

Revue

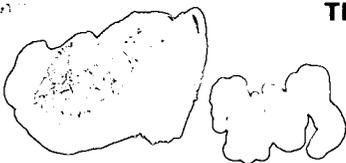


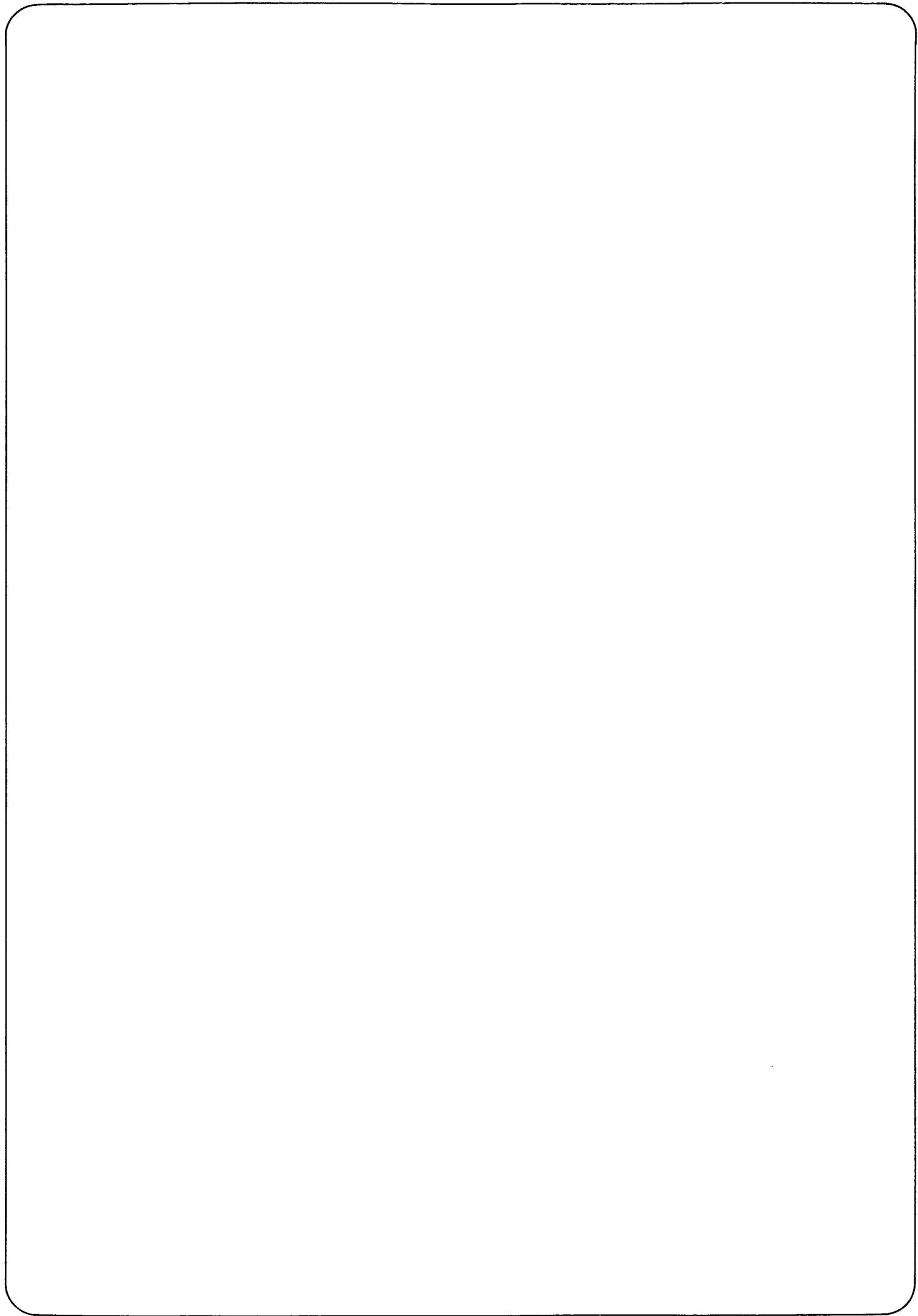
Table de correspondance entre les articles
du Répertoire Français des Emplois
et les appellations de métiers et d'emplois utilisées
par l'Agence Nationale pour l'Emploi

	N° de l'article	Articles R.F.E.	N° du R.O.M.E.	Appellations R.O.M.E. ⁽¹⁾
CONDUITE	TM 07	Conducteur-livreur	25 010 25 300	Conducteur-livreur Chauffeur pompes funèbres
	TM 08	Conducteur routier	25 020 25 030 25 300	Conducteur routier (PL) Conducteur PL grand routier Chauffeur pompes funèbres
	TM 09	Conducteur routier de véhicule de transport en commun	25 250 25 260 25 280	Conducteur receveur de transport en commun Conducteur de car grand tourisme Machiniste (autobus RATP)
	TM 10	Conducteur de véhicules sur rails	25 390	Attaché groupe VII (SNCF)
	TM 13	Pilote d'avion commercial	12 210	Pilote
	TM 11	Capitaine de la navigation fluviale		Non couvert par le R.O.M.E.
	TM 12	Matelot de la navigation fluviale	12 290	Matelot de la navigation intérieure
	TM 24	Opérateur sur remontées mécaniques	25 320	Employé de remontées mécaniques
	TM 15	Pilote maritime	12 310	Officier-pont de la Marine Marchande
	TM 16	Commandant de navire	12 310	Officier-pont de la Marine Marchande
	TM 17	Second capitaine	12 310	Officier-pont de la Marine Marchande
	TM 18	Officier de la navigation maritime	12 310	Officier-pont de la Marine Marchande
	TM 20	Matelot de la navigation maritime	12 300	Matelot de la Marine Marchande
	TM 19	Maître d'équipage	12 300	Matelot de la Marine Marchande
TECH. DE BORD	TM 14	Officier mécanicien navigant	12 220	Mécanicien navigant (transport aérien)
	TM 21	Officier responsable des installations techniques de bord	12 340	Officier mécanicien de la Marine Marchande
	TM 22	Mécanicien de bord	12 330	Ouvrier mécanicien de la Marine Marchande
	TM 23	Electricien de bord	12 320	Ouvrier électricien (navigation maritime)
RÉGULATION	TM 37	Contrôleur de la circulation aérienne	12 250	Officier contrôleur de la circulation aérienne
	TM 38	Officier de port	12 360	Officier de port
	TM 35	Agent de régulation du trafic ferroviaire (SNCF)	25 390	Attaché groupe VII (SNCF)
	TM 36	Eclusier		Non couvert par le R.O.M.E.

N° de l'article	Articles R.F.E.	N° du R.O.M.E.	Appellations R.O.M.E. ⁽¹⁾
TM 02	Responsable d'exploitation (transport de marchandises)	25 050 25 240 25 051	Chef de camionnage auto Répartiteur de dépôt Chef d'agence de transports
TM 01	Responsable d'exploitation (transports réguliers de voyageurs)		Non couvert par le R.O.M.E.
TM 06	Chef de dépôt	25 240	Répartiteur de dépôt
TM 48	Responsable d'expéditions	25 210	Expéditionnaire (industrie)
TM 42	Contrôleur d'exploitation	25 270	Contrôleur de trafic
TM 43	Contrôleur de train	25 390	Attaché groupe VII (SNCF)
TM 44	Permanent d'escale	25 421	Agent d'aérogare
TM 45	Surveillant de station	25 421 25 390	Agent d'aérogare Attaché groupe VII (SNCF)
TM 03	Agent de répartition du matériel de transport		Non couvert par le R.O.M.E.
TM 51	Employé administratif du transport	25 080 25 090 25 100 25 130	Employé de service de groupage d'affrètement Employé de transit international ou de service aérien Taxateur Commis en douane
TM 40	Courtier d'affrètement maritime		Non couvert par le R.O.M.E.
TM 50	Déclarant en douane	25 140	Agent déclarant en douane
TM 46	Tarifeur	25 110	Tarifeur
TM 47	Agent litigeur	25 120	Employé de service litige qualifié
TM 05	Consignataire		Non couvert par le R.O.M.E.
TM 41	Employé de guichet	35 160	Employé des services commerciaux qualifié
TM 39	Agent commercial du transport		Non couvert par le R.O.M.E.
TM 49	Agent de transit	25 090	Employé de transit
TM 04	Technicien de préparation des vols	12 230	Technicien de l'aviation civile

	N° de l'article	Articles R.F.E.	N° du R.O.M.E.	Appellations R.O.M.E. ⁽¹⁾
MANUTENTION	TM 26	Chef de quai	25 040 25 190 25 200 25 240	Chef de quai (marchandises) Pointeur réceptionnaire Réceptionnaire Répartiteur de dépôt
	TM 25	Responsable de manutention		Non couvert par le R.O.M.E.
	TM 28	Conducteur d'engins de manutention	25 170 05 060	Pontier-grutier Grutier
	TM 33	Auxiliaire de manœuvres	25 330	Agent de manœuvre et de manutention (SNCF)
	TM 29	Conducteur d'engins spéciaux de traction	25 330	Agent de manœuvre et de manutention (SNCF)
	TM 27	Magasinier	25 180 25 190 25 200 25 220 25 230	Réserviste Pointeur réceptionnaire Réceptionnaire Magasinier d'entrepôt et de transit Magasinier (industrie)
	TM 32	Manutentionnaire	25 060 25 150 25 180 25 350 41 080	Déménageur professionnel Manutentionnaire (transport) Réserviste Agent de manutention des ateliers Ouvrier de manutention
	TM 30	Conducteur de chariot-élévateur	25 160	Cariste
	TM 31	Docker	25 150	Manutentionnaire (transport)
	TM 34	Ouvrier de tri et d'expéditions	25 150 25 180 25 360	Manutentionnaire (transport) Réserviste (commerce-distribution) Agent de messageries (SNCF)

(1) Répertoire Opérationnel des Métiers et Emplois.



lexique

Affréteur maritime	Prend en location à un armateur un navire, soit à coque nue, soit avec l'équipage, pour un voyage ou une durée limitée.	Commissionnaire de transport	Auxiliaire du transport qui fait exécuter, sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises pour le compte d'un commettant.
Affréteur routier	Auxiliaire du transport qui fait exécuter le transport de marchandises par des transporteurs.	Connaissance	1) Contrat passé entre le chargeur et le transporteur maritime de marchandises. 2) Preuve écrite de la réception des marchandises par le transporteur maritime. 3) Titre négociable représentatif de la marchandise.
Armateur	Equipe et exploite des navires pour la navigation commerciale, désigne également le propriétaire du navire.	Conteneur	Caisse pour le transport de marchandises, déplacée par un ou plusieurs modes de transport.
Arrimage	Rangement, calage et fixation des marchandises dans un véhicule.	Contingentement	En transport routier, limitation des possibilités d'exploitation relative au nombre de véhicules, à une capacité et à leur zone d'activité.
Auxiliaire de transport	Entreprise qui intervient lors d'une opération de transport mais n'exécute pas elle-même le transport.	Contrat d'affrètement	Accord soumis à l'approbation ministérielle, par lequel un affréteur assure à un transporteur une activité régulière.
Bon de remise	Document de bord justifiant, pour les véhicules routiers de plus de 6 tonnes, qu'il s'agit d'un transport pour compte propre, hors coordination.	Contrat de transport	Convention verbale ou écrite entre un transporteur qui s'engage à exécuter le transport et un client - expéditeur, destinataire ou voyageur - qui s'engage à en payer le prix.
Bordereau de groupage	Document qui récapitule les marchandises d'un lot groupé et les accompagne sur véhicule routier.	Courtier de fret	Auxiliaire du transport qui, sans faire acte de commissionnaire, met en rapport un expéditeur et un transporteur pour la conclusion d'un contrat de transporteur.
Bureau régional de fret	Organisme professionnel qui rapproche les demandes de fret des transporteurs et les offres émanant des transporteurs (transports routier et fluvial).	Feuille de route	Document de contrôle administratif à remplir en cas de locations successives de véhicules.
Certificat d'agrément	Document attestant la conformité d'un véhicule à des dispositions techniques réglementaires.	Groupeur	Commissionnaire de transport qui réunit des envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires, organise et fait exécuter le transport du lot ainsi constitué par un transport ferroviaire ou routier.
Charte-partie	Contrat d'affrètement d'un navire : l'affrètement se conclut au voyage ou pour une période de temps déterminée. Dans ce cas l'affrètement peut être coque nue (sans équipement, ni équipage).		
Chrono-tachygraphe	Appellation officielle d'un appareil qui enregistre sur un véhicule routier les vitesses, les distances parcourues, les temps de marche et d'arrêt du véhicule, les temps de travail et de repos du conducteur (communément appelé "mouchard").		

Lettre de voiture	Document qui matérialise le contrat de transport. Elle est pratiquement remplacée par le récépissé d'expédition ou la feuille de route pour le transport interne de marchandises.
Manifeste	Descriptif du chargement en marchandises d'un navire.
Mouchard	Voir chronotachygraphe.
Ordre de route	Document écrit qui précise le travail journalier d'un conducteur.
Réserve	Lors de la prise en charge ou de la remise des marchandises, observations sur leur état.
Roll-on/roll-off	Technique de manutention horizontale qui permet aux camions d'entrer et sortir du navire par leur propres moyens à l'aide de plans inclinés. Rail-on, Rail-off : même technique pour les wagons.
Tarif	Tableau des prix à faire payer à la clientèle pour chaque catégorie de marchandises vendues ou de prestations de services fournies.
Tarifification	Ensemble de dispositions réglementaires ou professionnelles qui permettent d'élaborer un tarif ou d'effectuer une taxation. Comporte des éléments de base (distance, tonnage, etc.) et des conditions d'application.
Taxation	Détermination du prix à faire payer à un client pour le transport de marchandises selon un tarif sans calcul ou selon une tarification avec calcul (elle est fonction du poids, de la nature de la marchandise et de sa destination et peut être modulée en fonction d'accords commerciaux avec le client).
T.I.R.	(Transit International Routier) : Convention internationale sur un régime suspensif de douanes.

RESPONSABLE D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

TM 01

(Transports routiers - Transports aériens)

Autres appellations	Chef de mouvement - Chef d'exploitation - Directeur d'exploitation - Inspecteur - Chef de gare routière - Inspecteur de lignes - Chef de dépôt.
Définition	<i>Etudie les conditions de l'exploitation d'un parc de voitures pour le transport de voyageurs, organise et assure le suivi de sa réalisation afin de répondre au mieux aux demandes des usagers en tenant compte de la rentabilité des transports pour l'entreprise.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none"> - Entreprise de transports routiers urbains ou interurbains avec services réguliers et à la demande. - Petite entreprise de transport aérien. Service exploitation : <ul style="list-style-type: none"> - Chargé de l'ensemble de l'exploitation commerciale et matérielle des transports. - Spécialisé dans les transports spéciaux et à la demande (transports scolaires, excursions, vols charters...). - Spécialisé dans l'étude et l'organisation des services et des lignes et déchargé de l'organisation de la traction proprement dite.
Délimitation des activités	Le responsable d'exploitation des transports de voyageurs : <ul style="list-style-type: none"> - Peut remplir une partie des activités (tableau de service) du chef de dépôt (voir article TM 06) dans les petites entreprises ne possédant qu'un seul dépôt. - Peut, dans une petite compagnie aérienne, établir lui-même la préparation des vols au même titre que le technicien de préparation des vols (voir article TM 04). - Exerce une autorité hiérarchique directe sur le personnel de conduite lorsqu'il est chargé de l'organisation de l'utilisation des moyens en personnel et matériel concourant à la réalisation des services. - A des activités dont le contenu varie selon le mode de transport considéré : le responsable de transport aérien élabore une préparation technique importante exigée par les contraintes spécifiques à ce mode de transport. - A une activité d'organisation des moyens réduite dans les entreprises ayant un parc peu important. - Peut être spécialisé dans l'exploitation : <ul style="list-style-type: none"> o de transports en lignes régulières ou de transports à la demande ; dans ce dernier cas il fait le suivi comptable des commandes après en avoir fait l'étude et le devis ; o d'une ou plusieurs lignes dans une grande entreprise.
Description des activités	DÉFINITION DES LIGNES OU DES SERVICES OCCASIONNELS <ul style="list-style-type: none"> - Evalue les besoins exacts des usagers à la suite d'une demande de création ou de modification de ligne ou de transport occasionnel : <ul style="list-style-type: none"> o s'informe auprès des demandeurs (élus locaux, académies, agents commerciaux de l'entreprise...); o analyse les pointages et relevés systématiques faits sur les lignes existantes ; o peut aussi organiser des enquêtes spécifiques auprès des usagers.

- Détermine les caractéristiques de la ligne ou du service occasionnel :
 - o le temps de voyage d'après les impératifs techniques ;
 - o les limites de charge possible du véhicule (passagers, bagages, carburant) ;
 - o l'itinéraire précis du circuit ;
 - o les jours de fonctionnement ;
 - o les horaires de début et de fin de service ;
 - o la fréquence de passage des véhicules aux différentes heures de la journée ;
 - o l'emplacement exact des arrêts ;
 - o *peut aussi* pour le transport aérien, choisir les infrastructures les plus appropriées (aéroport, escales...).
- Evalue les moyens d'exploitation nécessaires :
 - o les effectifs d'agents de conduite et éventuellement d'agents de contrôle (transport routier) ;
 - o le nombre des véhicules à mettre en service ;
 - o *peut aussi* proposer l'acquisition de véhicules plus adaptés et plus rentables.
- Fait une étude de coût :
 - o évalue les frais variables et les frais fixes ;
 - o *peut aussi*, pour les transports occasionnels, élaborer un devis et proposer le prix du transport au client.
- *Peut aussi* organiser un circuit d'essai pour la mise au point de nouvelles lignes (transport routier).

PRÉPARATION ET ORGANISATION DE L'EXPLOITATION

1 - Préparation

- Prépare "la feuille de route" des conducteurs pour les transports routiers occasionnels où figurent toutes les caractéristiques du transport demandé.
- *Peut aussi*, pour les transports aériens à la demande, établir le plan de vol du voyage (voir article technicien de préparation des vols TM 04)

2 - Organisation

- Organise le planning des agents de conduite :
 - o planning hebdomadaire pour les transports occasionnels ;
 - o *peut aussi* organiser le tableau de services à l'année pour les lignes régulières (voir article chef de dépôt TM 06).
- *Peut aussi* organiser la mise à disposition des véhicules en liaison avec les chefs de dépôt (transport routier).
- Intervient en cours de transport en cas d'incident :
 - o régule la circulation en cas d'encombrement du trafic (lignes régulières) ;
 - o organise l'exploitation en cas d'intempéries et avaries d'un véhicule.

SUIVI DE L'EXPLOITATION

- Etablit les éléments de facturation des transports spéciaux et à la demande et les envoie aux clients.
- Etablit des états récapitulatifs des résultats d'exploitation pour les services réguliers :
 - o comptabilise les recettes par jour ;
 - o fait des calculs de flux de voyageurs par jour et par heure ;
 - o tient un fichier d'entretien par véhicule sur lequel sont consignées les heures d'entretien et de réparation ;
 - o *peut aussi* tenir des états statistiques spécifiques, à la demande de la direction de l'exploitation.
- *Peut aussi* rédiger des rapports hebdomadaires et mensuels sur les activités des lignes et les incidents intermédiaires dans l'exploitation.
- *Peut aussi* faire des propositions de modifications au vu des récapitulations faites :
 - o fréquence de passage des véhicules ;
 - o itinéraires ;
 - o augmentation des effectifs ;
 - o changement de matériel.

PEUT AUSSI FAIRE LA GESTION DU PERSONNEL

- Contrôle la qualité du travail du personnel et le respect des horaires et de la sécurité afin d'effectuer la notation.
- Effectue l'embauche du personnel et choisit parmi les candidats.
- Veille à la formation du personnel :
 - organise un planning de stages de formation ;
 - forme lui-même le personnel en ligne.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le responsable d'exploitation des transports routiers de voyageurs organise les services en fonction de la demande faite par le client.

Dans les grandes entreprises exploitant des lignes régulières les caractéristiques générales des lignes sont déterminées par la Direction.

Le titulaire définit avec précision les conditions de l'exploitation en fonction de sa connaissance de l'entreprise et à partir des relevés systématiques qui sont faits par le contrôleur d'exploitation sur les lignes en service.

Il dispose en outre d'une abondante documentation sur les infrastructures et sur les règlements régissant les transports aériens (document du service de l'information aéronautique, manuel d'exploitation aérienne, manuel de ligne) et organise les plans de vol en fonction d'une bonne connaissance des appareils et des terrains.

o Contrôle

L'élaboration d'une ligne régulière est généralement soumise dans les grandes entreprises à l'accord de la Direction de l'exploitation. Un contrôle indirect est fait ensuite sur les résultats d'exploitation des lignes et services.

o Conséquences d'erreurs

- Une mauvaise appréciation des besoins en personnel et en matériel pour l'exploitation des services peut entraîner des pertes financières pour l'entreprise.

- Une élaboration défectueuse de la ligne peut entraîner une mauvaise satisfaction des besoins des usagers et la perte de la clientèle pour l'entreprise.

- Le responsable d'exploitation des transports aériens qui élaborerait un mauvais plan de vol peut provoquer des pertes humaines et matérielles graves.

o Relations fonctionnelles

Le responsable d'exploitation de transport de voyageurs :

- Peut encadrer :

o une petite équipe d'agents administratifs qui font la réception des demandes et qui le secondent dans l'élaboration des tableaux de suivi de rentabilité des lignes ;

o une ou plusieurs unités d'agents de conduite ;

- Reçoit les commandes de lignes ou de transport de la part du service commercial auquel il peut à son tour demander la réalisation d'enquêtes spécifiques auprès de la clientèle.

- A des relations fréquentes avec les dépôts, lorsque ceux-ci ne sont pas placés sous son autorité, pour coordonner les moyens mis à leur disposition (en personnel et matériel), faire le suivi des résultats de leurs activités respectives, connaître leurs besoins afin d'améliorer l'exploitation.

- Informe le service du personnel de ses décisions en matière de gestion du personnel.

- Demande au garage les disponibilités de véhicules pour réaliser les services programmés.

Le responsable d'exploitation des transports routiers occasionnels :

- Est en relation fréquente avec le client pour la prise de commande, le suivi de réalisation ainsi que pour le recouvrement des frais.

Le responsable d'exploitation des transports routiers réguliers :

- A des réunions fréquentes avec des élus locaux pour l'amélioration ou la création des lignes.

Le responsable d'exploitation des transports aériens :

- Demande des informations techniques et réglementaires aux organismes officiels (DGAC, DTA...), ainsi qu'aux services techniques de la météorologie pour l'élaboration des plans de vol.

- Indique aux organismes sous-traitants (aéroports...) les caractéristiques du service (horaire, nombre de passagers...).

Environnement

o Milieu

Travail en bureau avec déplacements possibles sur les lieux de départ des véhicules ou le long des parcours en cas de problèmes (déplacements à l'étranger pour les responsables d'exploitation du transport aérien).

o Rythme

Horaires réguliers de jour avec dépassements fréquents. Les délais de réalisation des études de services occasionnels dépendent des délais imposés par les clients ainsi que du nombre et de la complexité des demandes.

L'étude d'une ou plusieurs lignes régulières se fait généralement à l'année.

Le responsable d'exploitation doit résoudre dans les plus brefs délais tout problème survenant dans la réalisation des transports.

o Particularités

Disponibilité constante pour répondre aux commandes et pour résoudre les problèmes d'exploitation.

Conditions d'accès

Accès direct : non observé.

Accès indirect :

– A l'emploi de responsable d'exploitation des transports routiers après une expérience de dix ans au moins dans le service exploitation de l'entreprise comme agent de conduite (voir article conducteur routier de véhicule de transport en commun TM 09) ou contrôleur de l'exploitation (voir article TM 42).

Cette expérience semble prépondérante par rapport aux exigences de formation initiale. Un stage complémentaire de quelques jours à plusieurs semaines dans un institut de formation permanente des transports est parfois dispensé au titulaire pour compléter son adaptation à l'emploi.

– A l'emploi de responsable d'exploitation des transports aériens à partir d'une formation de technicien de la navigation aérienne à l'ENAC et une expérience de plusieurs années dans les services de la navigation et des opérations aériennes.

Emplois et situations accessibles

Evolution dans l'emploi par accroissement des responsabilités de conception des services ou des responsabilités hiérarchiques et de gestion à l'égard des personnels d'exécution.

Accès rare à l'emploi de directeur de l'exploitation.

responsable d'exploitation

TM 02

(Transports terrestres de marchandises)

Autres appellations	Responsable d'affrètement - Chef de service déménagement - Responsable des expéditions - Responsable des véhicules en location - Adjoint au directeur d'exploitation - Exploitant - Chef du service canal - Responsable des transports pétroliers - Chef d'exploitation - Chef de camionnage - Chef de marine.
Définition	<i>Organise et contrôle l'exploitation d'un parc de véhicules et/ou de matériel de transport terrestre de marchandises pour satisfaire au mieux et de la manière la plus rentable pour l'entreprise les demandes des clients.</i>
Situation fonctionnelle <ul style="list-style-type: none">o Entrepriseo Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprises de transport terrestre de marchandises de taille petite et moyenne.- Entreprises industrielles et commerciales exploitant un parc de véhicules.- Service d'exploitation :<ul style="list-style-type: none">o chargé de la gestion commerciale et matérielle de l'ensemble du parc ;o chargé seulement de l'exploitation commerciale ;o spécialisé dans une activité (déménagement, affrètement) ;o exploitant le parc d'une agence faisant partie d'un réseau.- Service transport d'une entreprise industrielle ou commerciale.
Délimitation des activités	<p>Le responsable d'exploitation a des activités variables.</p> <ul style="list-style-type: none">- Selon l'organisation du service :<ul style="list-style-type: none">o il peut exercer une autorité hiérarchique directe sur le personnel d'exécution (conduite et/ou manutention), et assurer les activités d'encadrement (notation, recrutement, discipline...) envers l'unité dont il est responsable ;o il délègue parfois une partie de ses activités à des adjoints ou collaborateurs pour le suivi administratif et comptable, l'exploitation d'une partie du parc, la gestion matérielle des véhicules...- Selon la spécialisation des activités d'exploitation du service :<ul style="list-style-type: none">o il exerce des activités commerciales importantes (recherche du fret, proposition de devis et tarifs...) pour l'exploitation de véhicules affrétés à la demande (déménagement, gros lots...);o il occupe une grande partie de son activité dans l'organisation des mouvements de véhicules pour l'exploitation du camionnage (livraisons et ramassage) et le groupage ;o il procède à des études logistiques pour les problèmes spécifiques de clients avec lesquels son entreprise a passé des accords de transports réguliers (contrats de location ou d'affrètement) ;o il organise et contrôle le travail de manutentionnaires exclusivement lorsqu'il est responsable de l'exploitation de matériel de transports (barges...) et non de véhicules.- Selon sa situation fonctionnelle :<ul style="list-style-type: none">o il n'effectue pas les activités commerciales ni l'organisation du plan de transport pour l'utilisation d'un parc dans une entreprise industrielle ou commerciale. <p>Le responsable d'exploitation est spécialisé selon le mode de transport :</p> <ul style="list-style-type: none">o transport routier.o transport fluvial.

**Description
des activités**

**ORGANISATION ET SUIVI DE L'EXPLOITATION EN FONCTION
DES COMMANDES**

1 - Etude de la commande

- Réceptionne les commandes des clients habituels, par téléphone ou télex et, en fonction du programme des mouvements, indique au client les conditions de réalisation du transport : dates et tarifs.
- *Peut aussi* négocier les conditions financières et matérielles du transport avec des clients occasionnels.
- *Peut aussi* faire la prospection de clients éventuels (affrètement, déménagement...).
- Analyse les caractéristiques de la commande (nature, volume, destination des envois...) et évalue en conséquence :
 - o les itinéraires à suivre : points de départ, d'arrivée, d'escale ;
 - o le temps de voyage en fonction de contraintes techniques (transport fluvial) ;
 - o les effectifs nécessaires pour la conduite et la manutention ;
 - o le nombre et le type de véhicules et d'engins nécessaires à la réalisation ;
 - o *peut aussi* déterminer les modes de transport les plus appropriés (routes et chemin de fer...).

2 - Elaboration du plan de transport

- Met au point le programme des mouvements des véhicules en fonction de l'ensemble des commandes en organisant les tournées :
 - o regroupe plusieurs commandes sur un même parcours ;
 - o répartit les charges sur les différents engins de transport (barge, remorques) ;
 - o détermine les horaires de départ et de passage de chaque véhicule ;
- *Peut aussi* élaborer le programme de travail sur le quai (groupage et éclatement).
- Etablit le graphique de circulation de chaque véhicule, en tenant compte de l'immobilisation pour l'entretien, des licences attachées à chaque véhicule.
- Actualise le programme en fonction des nouvelles commandes et des modifications intervenues en cours de transport (panne de véhicule, erreur de chargement...) :
 - o fait appel à des transporteurs sous-traitants si les ressources du parc sont insuffisantes pour la réalisation du programme ;
 - o demande du fret supplémentaire auprès des clients habituels ou auprès des bureaux d'affrètement pour assurer le retour à plein des véhicules.
- Elabore le planning de travail des personnels de conduite en fonction :
 - o de leur spécialisation sur certains véhicules ;
 - o de la réglementation sur les heures de travail ;
 - o des desiderata du personnel.
- *Peut aussi* rédiger les bons de travail ou feuilles de route sur lesquels sont mentionnées toutes les caractéristiques de la tournée à réaliser.

3 - Préparation technique et administrative des transports

- Donne les informations techniques aux agents de conduite sur la réalisation du transport :
 - o type de matériel de transport et de manutention ;
 - o mesures de sécurité particulières.
- *Peut aussi* contrôler la bonne exécution de ces consignes sur les lieux de départ des véhicules.
- Fait ou fait faire le dossier contenant les documents réglementaires pour la circulation des marchandises et des véhicules :
 - o lettre de voiture et bordereau d'expédition ;
 - o demandes d'autorisation spéciale à la Préfecture ;
 - o dossier de douane ;
 - o demande de licence pour les véhicules.
- *Peut aussi* réserver des places sur des navires ou des avions pour les marchandises à l'exportation.

4 - Suivi de l'exploitation

- Prend contact, par téléphone ou radio, avec les agents de conduite afin de connaître à tout moment leur position et afin d'intervenir en cas de problème (incident technique ou commercial...).
- Informe les clients chargeurs et les destinataires du passage des véhicules et de l'arrivée imminente des marchandises.
- Fait ou fait faire le relevé des éléments nécessaires à la facturation.
- *Peut aussi* percevoir le montant des sommes dues par les clients.

CONTRÔLE D'EXPLOITATION

- Fait ou fait faire le contrôle des heures ouvrées des personnels de conduite (analyse des disques de contrôlographes, lecture des journaux de bord...) afin de donner les éléments nécessaires au calcul de la paie.
- Tient des états où sont comptabilisés les résultats de l'exploitation par type de commande et par véhicule afin de vérifier la rentabilité de certains déplacements et de faire les calculs d'amortissement du matériel.
- *Peut aussi* faire des propositions de l'exploitation (itinéraire des tournées).
- Fait le suivi d'entretien du matériel utilisé dans le service.
- *Peut aussi* proposer le remplacement ou l'achat de véhicules.
- Organise les visites réglementaires des véhicules routiers au service des mines.

PEUT AUSSI FAIRE DES ÉTUDES SPÉCIFIQUES D'EXPLOITATION

- Etudie le plan de transport adapté au problème d'un client dans le cadre d'un accord de longue durée (location des véhicules à l'entreprise) :
 - o analyse les caractéristiques des flux de marchandises expédiées ou livrées (fréquences, volumes, types, destinations...);
 - o détermine les paramètres les plus importants;
 - o propose un plan de tournées approprié.
- Organise et suit la réalisation du plan de transport proposé.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le responsable d'exploitation organise le plus souvent l'exploitation en fonction d'habitudes de travail du fait de la régularité de certains mouvements effectués dans le cadre de contrats réguliers avec des chargeurs. Cependant il a toute initiative pour faire face aux imprévus et pour répondre aux demandes au coup par coup. Il peut ainsi reporter ou anticiper certaines commandes programmées ou rechercher de nouvelles commandes. Il doit par ailleurs tenir compte de contraintes réglementaires : législation sur les heures de travail, réglementation des licences des véhicules et des contrats d'affrètement.

o Contrôle

Contrôle indirect de la part de son supérieur hiérarchique par le contrôle des résultats d'exploitation ou à la suite des réactions de la part des clients et des prestataires de service.

o Relations fonctionnelles

Le responsable d'exploitation :

- Est en relation permanente avec les agents de conduite pour leur donner les indications sur les déplacements à effectuer et pour connaître leur position réelle sur leur parcours.
- A, dans certains cas, une autorité hiérarchique sur le personnel de conduite et de manutention.
- Reçoit les commandes du service commercial et lui demande des informations sur les clients.
- Fournit au service comptable les éléments de facturation des déplacements.
- Informe le service du personnel des heures de travail fournies par le personnel de conduite.
- Demande aux services techniques les informations sur l'entretien des véhicules et lui indique les disponibilités des véhicules pour procéder à leur entretien.
- A des relations fréquentes avec les clients chargeurs pour avoir des précisions sur leurs commandes et pour leur indiquer la position des marchandises ou pour leur demander des transports de fret.
- Indique aux transporteurs prestataires les modalités des transports et contrôle leur bonne réalisation.

Environnement

o Milieu

Travail en bureau :

- o avec pour certains titulaires des déplacements fréquents à l'intérieur de l'établissement et sur les lieux de départ des véhicules;
- o avec parfois des déplacements à l'extérieur de l'entreprise sur les lieux de chargement et de déchargement des marchandises.

o Rythme

Travail de jour avec des horaires réguliers qui peuvent être fréquemment dépassés; interventions possibles la nuit et les dimanches. Rythme de travail lié à la rapidité de rotation des véhicules.

o Particularités

Disponibilité constante afin de répondre à tout moment aux problèmes des véhicules lors de leur déplacement.

Conditions d'accès

Accès direct : non observé.

Accès indirect : à partir d'une formation d'un niveau V sans spécialité particulière et après une expérience de 5 à 10 ans dans le service exploitation soit comme agent de quai ou de conduite, soit comme employé administratif.

Emplois et situations accessibles

Evolution à l'intérieur de l'emploi par accroissement des responsabilités soit par extension des activités d'encadrement auprès du personnel de conduite et de quai, soit par augmentation de l'activité commerciale de recherche de fret.

agent d'affectation de matériel de transport

TM 03

Autres appellations	Employé à la gestion du parc de wagons - Employé chargé de la logistique des conteneurs - Responsable "wagons-citernes" - Responsable de la flotte d'une division - Chef de secteur à la répartition du matériel - Employé d'exploitation.
Définition	<i>Affecte les véhicules ou les engins de transport constituant le parc d'une entreprise en fonction des commandes de matériel ou de transport.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprise de transport possédant un parc important de véhicules ou d'engins de transport : wagons, conteneurs.- Entreprise industrielle ou commerciale possédant un parc important d'engins de transport.- Entreprise auxiliaire de transport représentant les intérêts d'un transporteur.- Service exploitation organisant les mouvements de l'ensemble ou d'une partie d'un parc possédé par l'entreprise ou par une entreprise cliente.- Service transport organisant les mouvements d'un parc d'une entreprise industrielle ou commerciale.- Service "shipping" faisant le suivi des mouvements maritimes.
Délimitation des activités	<p>L'agent d'affectation :</p> <ul style="list-style-type: none">- Se distingue du responsable d'exploitation de marchandises (voir article TM 02) dans la mesure où il :<ul style="list-style-type: none">o répond à la demande d'un service d'entreprise ou d'un client sans aucune possibilité de négociation commerciale tant sur la nature du service à rendre que sur le prix du transport ;o n'est pas responsable du travail du personnel de conduite mettant en œuvre le parc de véhicules.- Coordonne les mouvements des engins afin de former des convois lorsqu'il s'agit de commandes de transport et non de simples demandes de matériel.- A des activités variables selon les caractéristiques du parc :<ul style="list-style-type: none">o organise le transport des engins lorsque leur lieu d'affectation (port étranger par exemple) est éloigné du lieu de parcage ;o veille au bon équilibrage des différents points d'approvisionnement en engins lorsque le parc est réparti sur plusieurs dépôts ;o assure un suivi d'affectation plus complexe lorsque le nombre d'engins est très important ;o choisit dans certains cas le type d'engin ou de véhicule le mieux adapté à la demande non seulement en fonction du planning d'affectation mais également en fonction d'impératifs techniques lorsque le parc est constitué d'éléments très spécialisés (navires, wagons...).- Est spécialisé selon le type de matériel constituant le parc (wagons, conteneurs, navires...). <p>Dans certaines entreprises, les informations concernant les mouvements sont traitées par ordinateur, le titulaire n'a donc pas à coordonner les mouvements de la façon la plus adaptée à la commande.</p>

**Description
des activités**

1 - Affectation des véhicules selon les commandes

- Réceptionne le télex confirmant l'arrivée des véhicules ou des engins dans les escales ou les points de destination.
 - Enregistre sur un panneau mural les mouvements de chaque engin en mentionnant généralement sur des cartons aménagés à cet effet :
 - o le lieu et la date d'arrivée dans un lieu ;
 - o le chargement du véhicule en marchandises ;
 - o la date et les lieux présumés d'arrivée à destination finale.
 - Réceptionne les télex ou les bons portant commande de véhicule ou de matériel de transport et enregistre par écrit les caractéristiques de la commande :
 - o type de véhicule ou d'engin (wagon frigorifique, navire...);
 - o nombre de véhicules ou d'engins requis ;
 - o quantité de marchandises ;
 - o date et lieu de destination.
 - Examine le planning mural afin de :
 - o déterminer si les disponibilités du parc permettent de répondre à la commande ;
 - o choisir le véhicule ou l'engin le plus apte à rendre le service demandé en fonction de sa localisation afin d'éviter au maximum le temps de voyage à vide ;
 - o *peut aussi* choisir l'élément en fonction de ses possibilités de chargement lorsqu'il n'est pas affrété ou loué pour un chargement complet.
 - *Peut aussi* ordonner le déroutement d'un véhicule afin de pouvoir assurer le transport demandé.
 - *Peut aussi* décider la location ou l'affrètement d'un ou plusieurs éléments à des sous-traitants dans le cas où le parc est insuffisant pour répondre à la demande.
 - Envoie, par télex ou par borderéau, l'attestation de la prise de commande, au client ou au service demandeur.
 - Enregistre sur le planning le mouvement programmé.
 - Indique au responsable du parc le nombre et les caractéristiques des véhicules à mettre à disposition.
 - *Peut aussi* organiser le transport des engins entre les points de parcage et les points d'utilisation par le client et effectuer les formalités administratives et réglementaires nécessaires, particulièrement lorsqu'il s'agit de transports à l'étranger (voir article agent de transit TM 49).
 - *Peut aussi* prévoir les immobilisations du matériel pour entretien et en tient compte dans le planning des mouvements.
 - Etablit une récapitulation quotidienne des mouvements de la journée.
- 2 - Peut aussi gérer le parc**
- Etablit des états récapitulants les données concernant les mouvements sur plusieurs mois, reportés au nombre d'engins :
 - o destinations ;
 - o longueur des déplacements ;
 - o clients ;
 - o tonnage transporté.
 - Prévoit d'après les résultats précédents les mouvements envisageables pour une période donnée afin d'organiser au mieux l'approvisionnement des dépôts en engins et d'opérer les rééquilibrages nécessaires.

**Responsabilité
et autonomie**

- o Instructions
- o Contrôle
- o Conséquences d'erreurs
- o Relations fonctionnelles

Généralement l'agent doit respecter les demandes des clients et du responsable d'exploitation du parc afin de préserver la rentabilité maximale des mouvements.

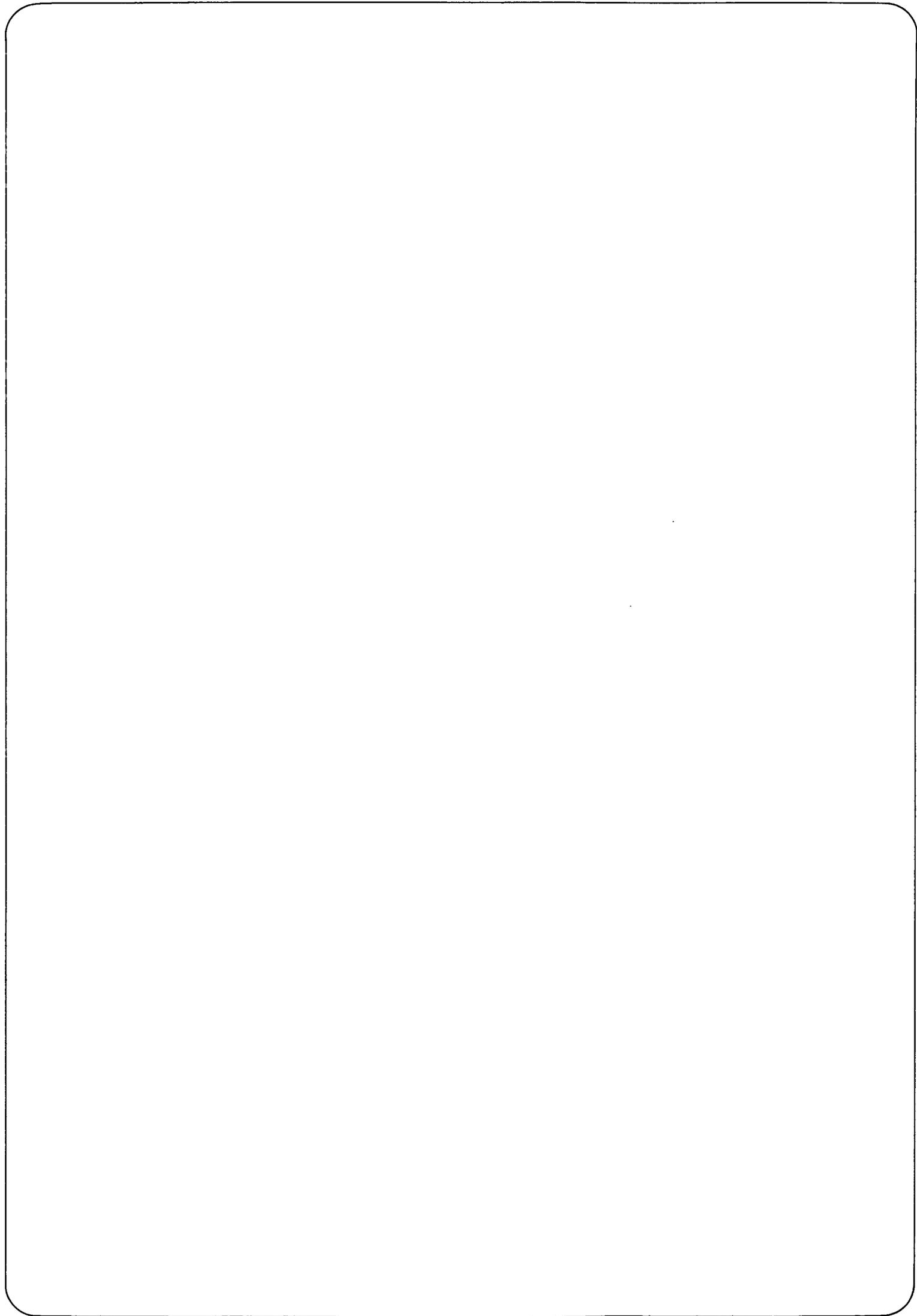
Contrôle indirect d'après les résultats d'exploitation (satisfaction des commandes ou temps minimum d'immobilisation des éléments du parc).

Une erreur d'affectation ou une mauvaise gestion du parc ayant pour conséquence une immobilisation prolongée du matériel peut entraîner de très lourdes pertes financières pour l'entreprise.

L'agent d'affectation :

- Ordonne au chef de parc ou au responsable des manœuvres la mise à disposition des engins.
- Informe parfois les agents de conduite des véhicules des mouvements à effectuer et des marchandises à charger.
- Peut coordonner le travail du personnel de manœuvre et de manutention chargé de la réception des engins et de leur marchandise.
- Echange des informations avec les services de l'entreprise demandeurs de matériel.

	<ul style="list-style-type: none"> - Reçoit les commandes de la part des clients et les informe de l'arrivée des engins. - Fait des demandes d'affrètement ou de location à d'autres transporteurs ou à des loueurs de matériels de transport lorsque le parc ne peut répondre à tous les besoins.
Environnement <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme 	<p>Travail en bureau, parfois proche du parc.</p> <p>Travail de jour avec horaires réguliers mais dépassements fréquents, interventions possibles la nuit et le dimanche pour les agents faisant l'affectation de véhicules dont l'exploitation ne souffre aucun retard (navires par exemple).</p>
Conditions d'accès	<p>Accès direct pour les titulaires des postes chargés de la gestion à terme du parc, à partir d'un diplôme de niveau IV dans les disciplines de gestion et d'administration.</p> <p>Emploi de promotion pour les agents d'affectation après une expérience d'au moins 10 ans dans le service exploitation de l'entreprise.</p>
Emplois et situations accessibles	<p>Evolution dans l'emploi par extension des activités de contrôle de gestion du parc quand la nature du parc le permet et plus particulièrement pour les engins de transport (conteneurs...).</p> <p>Accès possible :</p> <ul style="list-style-type: none"> o à l'emploi de responsable d'exploitation des transports de marchandises (voir article TM 02) pour les agents gérant un parc de véhicules ; o à l'emploi d'agent de transit (voir article TM 49) pour les agents organisant les transports de matériel y compris vers l'étranger.



Technicien de préparation des vols

TM 04

Autres appellations	Agent de préparation des vols - Agent d'opération - Agent de trafic.
Définition	<i>Prépare les dossiers contenant toutes les informations concernant un vol, et détermine certaines spécifications techniques pouvant aider le personnel de conduite dans ses choix pour la préparation du vol.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Toute entreprise de transport aérien. Section des opérations aériennes qui, dans le service d'exploitation, assure la préparation technique des vols.
Délimitation des activités	Le technicien de préparation des vols : - Effectue tout ou partie des activités décrites et peut, en tant qu'agent de trafic, ne préparer que le dossier de vol sans élaborer les spécifications techniques constituant le plan de vol, qui sont déterminées par l'agent d'opération. - Peut, dans les petites compagnies, exercer en plus des activités de préparation des vols, les activités d'agent d'escale pour l'assistance et le suivi de l'embarquement et des premiers instants du vol. - A des activités plus complexes, d'un point de vue technique, pour la préparation des vols long courrier et plus particulièrement les vols transocéaniques pour lesquels le choix de la route à suivre est déterminant.
Description des activités	PRÉPARATION DES DOSSIERS DE VOL 1 - Informations générales sur les conditions de vol - Etudie les cartes météorologiques des zones correspondant aux routes aériennes et aux aéroports d'escale et de décollage. - Rassemble diverses informations concernant le vol : o les infrastructures au sol (changement de code des balises de télécommunications, fermetures de pistes...); o la documentation contenant les procédures et les limitations propres à l'appareil utilisé; o le chargement de l'avion (quantité et nature du fret, nombre de passagers) à chaque escale. - Consigne toutes ces informations dans le dossier de vol. 2 - Mise au point du plan de vol - Etablit en fonction de l'ensemble des informations qu'il a analysées : o la charge possible en carburant; o les aéroports de décollage les plus propices selon la météorologie; o l'itinéraire de la route à suivre; o les caractéristiques de vol (vitesse, altitude) pour chaque tronçon du voyage. - Recueille des services commerciaux de l'escale les dernières informations concernant le chargement (nombre définitif de passagers, poids de fret) et formule le plan de masse et de centrage selon des procédures standard. - Modifie éventuellement en fonction des informations de dernière minute (météorologie, chargement) les paramètres retenus concernant la route et le poids de carburant. - Justifie auprès des pilotes, les choix effectués lors de la réunion de préparation du vol. - Assure la transmission du dossier de vol auprès des services officiels de la navigation aérienne. - <i>Peut aussi</i> assurer, par liaison radio avec l'équipage, le suivi de l'embarquement des passagers et des premières minutes de vol et en informe l'escale.

	<p>PEUT AUSSI ÉLABORER DES PROJETS TECHNIQUES DE VOLS A L'ÉTUDE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etudie un projet de vol proposé par les services commerciaux de la compagnie : <ul style="list-style-type: none"> o pour un vol charter ; o pour un vol à l'étude. - Etudie toutes les caractéristiques du vol et détermine : <ul style="list-style-type: none"> o l'itinéraire ; o le temps de vol ; o les escales techniques ; o la charge en carburant. - <i>Peut aussi</i> proposer l'appareil le plus adapté en fonction de ses caractéristiques techniques et du chargement envisagé.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Conséquences d'erreurs o Contrôle o Relations fonctionnelles 	<p>Le technicien de préparation des vols tient compte des procédures et limitations propres à chaque appareil pour déterminer les paramètres à retenir, en fonction de la météorologie et du chargement. Le commandant de bord peut remettre en cause les choix faits par le technicien, c'est lui qui emporte toujours la décision en cas de divergence dans l'analyse de la situation.</p> <p>Le technicien doit par ailleurs tenir compte des impératifs économiques imposés par les compagnies sur la consommation du carburant.</p> <p>Les calculs des paramètres sont faits le plus souvent par ordinateur.</p> <p>Elles peuvent se traduire par un oubli de transmission de document ou une mauvaise utilisation de l'ordinateur, mais l'erreur est repérable au cours de la réunion de préparation de vols. Les pilotes consultent les documents bruts contenus dans le dossier de vol : l'analyse faite par le technicien de préparation ne peut que les guider dans le choix dont ils ont l'entière responsabilité.</p> <p>Contrôle indirect de la part des pilotes par analyse du dossier de vol.</p> <p>Le technicien de préparation des vols :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prend ses informations auprès des services commerciaux concernant la charge commerciale du vol. - Discute le plan de vol avec les pilotes. - Transmet le dossier aux autorités de la navigation aérienne.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme 	<p>Travail en salle ou en bureau.</p> <p>Horaires irréguliers liés au rythme de l'exploitation, dans les petites compagnies.</p> <p>Horaires réguliers alternés y compris le dimanche et interventions la nuit.</p>
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct : à partir d'un diplôme d'étude générale de niveau IV (spécialité scientifique) et après un stage sanctionné par une attestation.</p> <p>Accès indirect : généralement à partir d'un diplôme de niveau IV et après une expérience d'au moins cinq ans dans les services commerciaux de l'escale.</p> <p>Connaissances particulières : connaissance de l'anglais obligatoire.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Evolution dans l'emploi par extension des : <ul style="list-style-type: none"> o responsabilités de préparation et plus particulièrement pour la préparation des vols transocéaniques dont la préparation a une importance très grande ; o responsabilité d'étude. - Passage possible à l'emploi de permanent d'escale (cf. article TM 44).

Autres appellations	Agent de consignation - Chef de service consignation.
Définition	<i>Représente les intérêts d'un armateur dans un port maritime et prend toutes les mesures d'ordre commercial, technique et administratif nécessaires à la bonne exploitation des navires de l'armement transitant au port.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none"> - Auxiliaire des transports maritimes chargé des intérêts commerciaux des armateurs avec lesquels l'entreprise a passé un contrat d'assistance. - Entreprise de transport maritime, agissant pour ses propres intérêts ou ayant passé contrat avec des armateurs étrangers pour l'assistance de leur flotte dans les ports où accostent les navires de la compagnie. <p>Service consignation ou service commercial "shipping" chargé du suivi commercial, technique et administratif de l'exploitation des navires arrivant au port.</p>
Délimitation des activités	<p>Le consignataire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A des activités proches de celles de l'agent commercial (voir article TM 39) lorsqu'il est amené à rechercher du fret ou des clients chargeurs. - Effectue des opérations similaires à celles remplies par l'agent de transit (voir article TM 49) pour le suivi administratif des marchandises transportées. - N'effectue généralement pas la recherche de fret lorsqu'il assiste les navires appartenant à sa compagnie.
Description des activités	<p>1 - Recherche et engagement de fret</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estime le chargement du navire et les manques éventuels d'après les documents commerciaux envoyés par les agents des escales précédentes. - Décide en conséquence de rechercher du fret supplémentaire pour la suite du voyage programmé. - Demande aux clients habituels de l'agence (transitaires, chargeurs, agents maritimes...) quelles sont leurs possibilités de chargement coïncidant aux disponibilités du navire. - <i>Peut aussi</i> prospecter des clients éventuels en leur exposant les services rendus par les armements ainsi que les conditions financières. - Signe le contrat de transport (charte-partie) en cas d'accord sur les conditions et évalue le prix du transport. - Informe, par télex, les services commerciaux centraux de l'armateur du prochain chargement qui sera effectué. <p>2 - Assistance du navire à l'escale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analyse les télex et les documents donnant des précisions sur les marchandises à charger et à décharger au port. - Prend les mesures, une fois l'annonce faite de la prochaine arrivée du navire, pour que la marchandise à exporter arrive à temps à quai : <ul style="list-style-type: none"> • avertit le client qu'il doit faire acheminer la marchandise ; • <i>peut aussi</i> organiser l'acheminement de la marchandise vers le port d'embarquement ; • <i>fait contrôler la marchandise à embarquer pour dégager la responsabilité du transporteur en cas de dommage.</i> - Informe tous les services du port chargés de l'accueil du navire et de la marchandise, après réception du télex annonçant l'arrivée du navire : <ul style="list-style-type: none"> • demande aux autorités portuaires une place à quai convenant pour le navire ; • informe les entrepreneurs de manutention des besoins relatifs au chargement et déchargement ;

	<ul style="list-style-type: none"> o commande les services d'un pilote, de remorqueurs et de lamaneurs pour l'accostage. - Informe le bord des décisions prises. - Prend contact avec les responsables de l'équipage, lorsque le navire est à quai, et essaye de résoudre les problèmes qui peuvent se poser à l'équipage : <ul style="list-style-type: none"> o fait ou fait faire des achats divers ; o fait appel à des sous-traitants pour le petit entretien du navire ; o rend des services divers (prêts d'argents, rapatriement de certains membres de l'équipage, consultations de médecins...). - Assiste à l'expertise lors d'une enquête portant sur la marchandise importée et dont la qualité est contestée par le destinataire ou son représentant. - Récupère les documents représentant la marchandise importée (connaissements, manifestes...) et fait remettre au commandant ceux représentant les marchandises exportées. - Perçoit éventuellement le montant du fret de certaines marchandises à l'exportation. - Fait établir les déclarations de sortie du navire afin de les présenter au service des Douanes et fait éventuellement appel à un courtier interprète de navire qui fait la traduction auprès de ce service de la liste des marchandises. - Informe les services de pilotage et de remorquage du départ imminent du navire. - Fait envoyer dans les plus brefs délais aux agents de l'escale suivante les documents qui n'ont pu être remis à bord avant le départ. - Procède, après examen des factures, à la répartition des frais d'escale auprès des différents contractants (armateurs, chargeurs, transitaires...) et veille au recouvrement des sommes dues.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Contrôle o Conséquences d'erreurs o Relations fonctionnelles 	<p>Le consignataire bénéficie généralement d'une assez large autonomie de la part du client armateur avec lequel il a passé contrat et qui lui laisse organiser au mieux l'escale. Le consignataire est informé du programme d'exploitation des navires de l'armement et organise son travail en conséquence et peut rédiger pour son service une circulaire mentionnant les opérations-types à effectuer pour le départ et l'arrivée des navires d'un armement.</p> <p>Contrôle indirect de la part de services centraux de l'armement d'après les résultats de l'exploitation (temps et coût d'escale...).</p> <p>Un oubli, une mauvaise appréciation des besoins du navire, peuvent entraîner une immobilisation prolongée du navire au port et donc des pertes financières importantes pour l'armateur. Des erreurs graves et répétées peuvent avoir pour conséquence la perte de ses clients armateurs pour l'entreprise.</p> <p>Le consignataire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peut encadrer une équipe formée d'agents engageurs de fret, d'agents de liaison chargés des contacts avec le bord (water-clerck) et d'agents administratifs. - Est informé par l'armateur (services commerciaux) du programme des mouvements des navires et de leur chargement. - Informe le "bord" du processus d'escale et enregistre les desiderata de l'équipage. - Participe à des réunions avec les autorités portuaires et y expose les besoins du navire consignés (place à quai, caractéristiques des appareils de manutention...). - Informe les pilotes et les remorqueurs de l'arrivée et du départ des navires. - Peut passer des commandes de carburant à des compagnies pétrolières. - Fait parfois des achats auprès des commerçants. - Avertit de l'arrivée du navire les consignataires des escales suivantes. - Demande du fret aux transitaires ou agents maritimes.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme o Particularités 	<p>Travail en bureau avec déplacements fréquents au port et sur les navires consignés ainsi qu'auprès de prestataires de services divers.</p> <p>Conditionné par les horaires d'arrivée et de départ des navires, horaires irréguliers avec interventions la nuit et le dimanche.</p> <p>Irrégularité des horaires et grande variété des problèmes à résoudre dans un laps de temps généralement court.</p> <p>Emploi s'exerçant toujours dans une zone portuaire.</p>

Conditions d'accès

Accès direct : non observé.

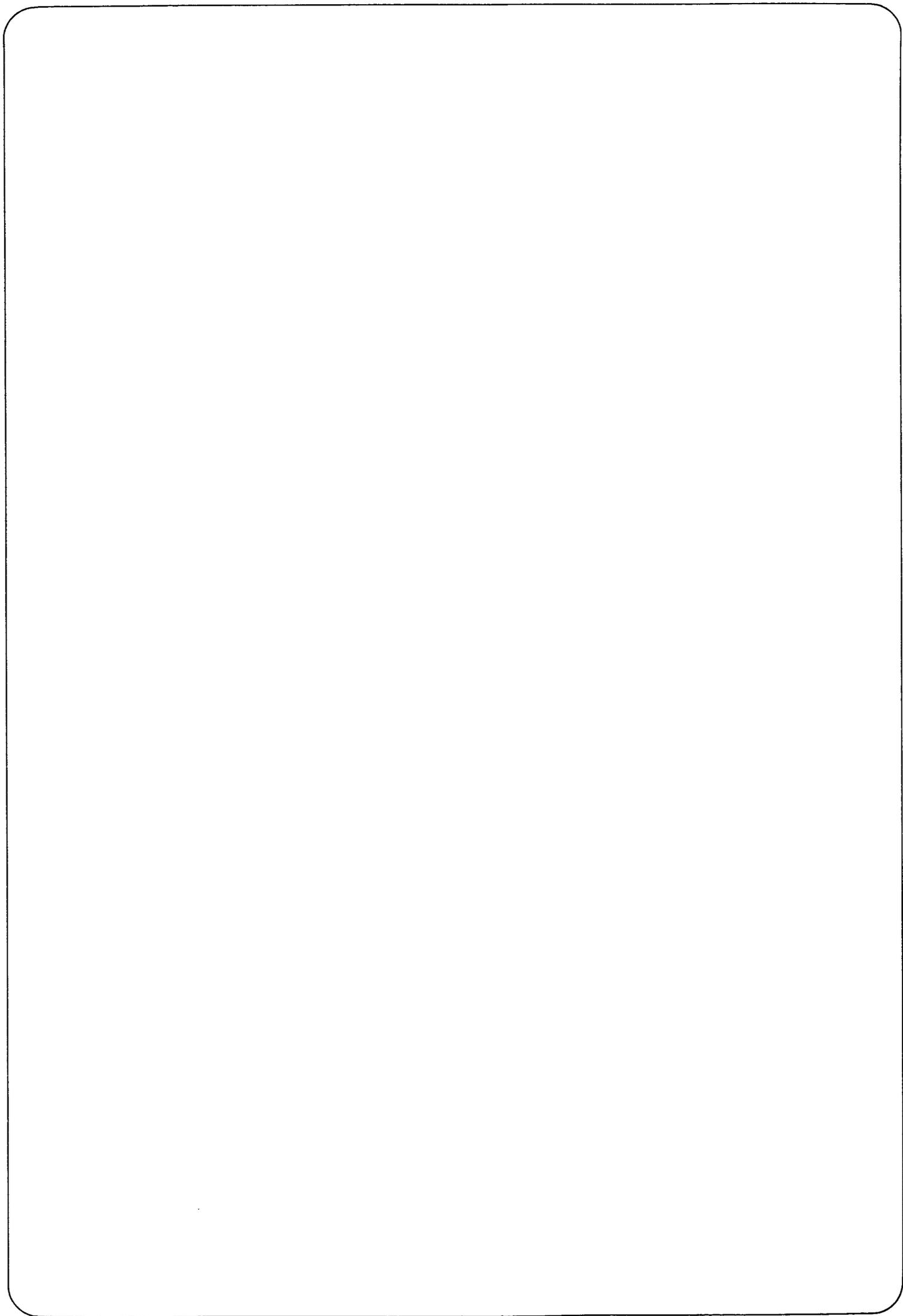
Accès indirect : après une expérience dans les services commerciaux des agences maritimes en tant qu'agent de transit maritime (voir article agent de transit), et sans exigence particulière de formation ni générale, ni professionnelle.

Connaissances particulières : connaissance de l'anglais obligatoire et connaissance souhaitable d'autres langues.

Emplois et situations accessibles

– Evolution dans l'emploi par extension des responsabilités commerciales concernant la recherche de fret et surtout de clients chargeurs ou par extension des activités d'encadrement.

– Accès possible à l'emploi d'agent commercial (voir article TM 39) pour le transport maritime ou de chef de service transit.



(Transport routier)

Autres appellations	Chef de traction - Chef de garage - Chef de mouvement.
Définition	<i>Assure la bonne utilisation des moyens mis à sa disposition dans un dépôt pour le transport routier en faisant l'affectation des personnels de conduite sur les différents services et en faisant la gestion courante du parc de véhicules.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Dans les entreprises de transport routier de voyageurs ou de marchandises. Dans le service exploitation gérant un ou plusieurs dépôts de véhicules.
Délimitation des activités	Selon l'organisation du travail dans l'entreprise, le chef de dépôt : - Elabore le programme de roulage annuel ou fait seulement l'affectation quotidienne des personnels de conduite dans le cas où le tableau de roulage annuel est réalisé par le responsable d'exploitation (cf. article TM 01). - Est responsable d'une unité d'agents de conduite et dans certains cas d'agents d'entretien et de réparation des véhicules. Le chef de dépôt : o assure en plus l'élaboration du tableau de roulage, l'encadrement du personnel de conduite ; o organise, dans le cas des transports à la demande, le travail des agents de conduite et exceptionnellement les déplacements des véhicules.
Description des activités	<p>AFFECTATION DES MOYENS AUX BESOINS DE L'EXPLOITATION</p> <p>1 - Constitution du tableau de services</p> <p>- Analyse les données fournies par la direction de l'exploitation sur les caractéristiques des lignes régulières à desservir, parcours, horaires de début et de fin de service, fréquences de passages aux différentes heures de la journée selon la fréquentation.</p> <p>- Détermine :</p> <ul style="list-style-type: none"> o le nombre de services (journée de travail d'un agent de conduite) nécessaires à l'exploitation d'une ligne; o les heures exactes d'arrêt et de fin de chaque service, en fractionnant éventuellement un même service sur une journée ou en complétant par des activités sur des transports irréguliers (excursions, transports scolaires...). <p>- Constitue le programme général des services pour toutes les lignes et le révisé une ou deux fois par an pour répondre aux exigences de changement de saison (service d'été, service d'hiver...).</p> <p>- Détermine en conséquence l'affectation régulière du personnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> o le nombre total des conducteurs et éventuellement des contrôleurs ; o le nombre de conducteurs à service régulier et des conducteurs remplaçants ; o la répartition des agents de conduite sur les différents services urbains, interurbains, services occasionnels. <p>2 - Elaboration du planning de travail des personnels de conduite</p> <p>- Elabore le planning hebdomadaire de travail des personnels de conduite sur les lignes régulières en respectant la législation sur les horaires de travail et le révisé quotidiennement en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none"> o des effectifs présents ; o des données du trafic. <p>- <i>Peut aussi</i> organiser le programme de travail des personnels effectuant des services spéciaux ou à la demande.</p> <p>GESTION COURANTE DU DÉPÔT</p> <p>1 - Gestion courante du personnel</p> <p>- Contrôle les temps de conduite de chaque chauffeur grâce aux disques des contrôlographes et fournit les résultats au service du personnel.</p>

- Assure la formation des personnels de conduite :
 - o en veillant à la rotation constante des lignes ;
 - o en initiant les chauffeurs sur les lignes nouvelles ;
 - o en organisant des stages de formation.
- Gère le planning des congés.
- 2 - Gestion courante du matériel**
- Fait ou fait faire le suivi d'entretien de chaque véhicule en tenant un fichier réservé à cet effet.
- Organise les immobilisations du matériel roulant pour entretien.
- Signale les remplacements souhaitables des véhicules usagés.
- Fait la présentation des véhicules tous les six mois au service des mines.
- Gère les stocks de carburants et lubrifiants et de pièces détachées et fait les commandes aux fournisseurs ou auprès de la direction de l'exploitation de l'entreprise.
- Tient des états statistiques sur les résultats de l'exploitation.
- PEUT AUSSI ÉLABORER UN DEVIS POUR UNE COMMANDE DE TRANSPORT**
- Etudie l'itinéraire et les caractéristiques du transport.
- Estime le coût du voyage et propose un prix.

Responsabilité et autonomie

- o Instructions
- o Contrôle
- o Conséquences d'erreurs
- o Relations fonctionnelles

Le chef de dépôt gère les moyens du dépôt en respectant les objectifs et les normes définis par la direction : définition des lignes à mettre en service, effectifs des chauffeurs et caractéristiques du parc et en respectant la législation sur les heures de travail du personnel de conduite. Le titulaire peut cependant faire des propositions d'embauche ou d'achat de matériel.

Contrôle indirect de la part du supérieur hiérarchique par la lecture des rapports d'activité rédigés par le titulaire et à la suite des réactions des personnels concernant le planning de travail.

Une mauvaise élaboration du planning peut entraîner une surcharge de travail pour les chauffeurs. Un suivi insuffisant de l'entretien du matériel peut entraîner des pannes de véhicules.

Le chef de dépôt :

- Exerce une autorité sur le personnel d'exécution du dépôt (personnel de conduite et parfois d'entretien, contrôleurs).
- Reçoit de la direction de l'exploitation la définition des lignes à mettre en service.
- Donne des indications aux chefs de gare dépendant du dépôt sur les disponibilités de matériel.
- Est en contact avec les administrations (Mines, services de l'Équipement, Police) pour les visites réglementaires de véhicules ou les accidents de la route.
- Fait les commandes de pièces détachées auprès des fournisseurs.
- Répond aux réclamations des usagers et clients.

Environnement

- o Milieu
- o Rythme

Travail en bureau avec déplacements fréquents à l'intérieur du garage pour contrôler les effectifs et le matériel et déplacements possibles sur les lignes en cas d'incident.

Horaires réguliers de jour avec dépassements fréquents et interventions possibles le dimanche en cas d'incident sur une ligne.

Conditions d'accès

Accès direct non observé.

Accès indirect : emploi de promotion avec un niveau V de formation initiale et après une expérience de 5 à 10 ans dans un service exploitation de l'entreprise en tant que chauffeur (voir articles TM 07 et TM 08) ou que contrôleur d'exploitation (voir article TM 42) dans le service entretien des véhicules.

Emplois et situations accessibles

Evolution dans l'emploi par accroissement des responsabilités dans les activités d'organisation (élaboration du tableau de service) et de gestion du personnel et du matériel (embauche et affectation du personnel, décisions d'achats ou de remplacement des véhicules...).

Accès possible à l'emploi de responsable d'exploitation de transport de voyageurs (voir article TM 01) ou responsable d'exploitation des transports de marchandises (voir article TM 02).

conducteur-livreur

TM 07

Autres appellations	Chauffeur livreur - Chauffeur urbain - Encaisseur - Conducteur vendeur - Livreur encaisseur - Chauffeur-ramassage - Camionneur - Conducteur-distributeur.
Définition	<i>Prépare et réalise la livraison et l'enlèvement de marchandises dans une zone proche de l'entreprise qui l'emploie, au moyen d'un véhicule léger inférieur à 3,5 tonnes.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprises de transport et de messageries.- Camionneur indépendant.- Entreprises industrielles et commerciales assurant le transport ou l'approvisionnement de tout ou partie de leurs produits.- Services exploitation, ramassage, groupage des entreprises de transport.- Service transports des entreprises industrielles et commerciales.
Délimitation des activités	<p>Le conducteur livreur :</p> <ul style="list-style-type: none">- Peut livrer une gamme de produits déterminée : dans ce cas il effectue des tournées régulières et peut avoir un rôle commercial (présentation de produits nouveaux et prise de commande). Cet emploi se rapproche alors de celui de représentant (voir article CD 21 du Cahier n° 5 sur les emplois du commerce et de la distribution).- Utilise en principe des véhicules légers dans une zone courte mais il peut être appelé à conduire des camions plus lourds et/ou sur une distance plus longue (voir conducteur routier TM 08).
Description des activités	<p>1 - Préparation de la tournée</p> <ul style="list-style-type: none">- Reçoit de son supérieur hiérarchique les bons de livraison ou avis de remise.- Classe ces documents afin d'organiser au mieux sa tournée : itinéraire le plus rapide d'un client à l'autre, à partir des cartes routières et de plans de ville.- Charge dans l'ordre qu'il vient de déterminer, les marchandises en prenant les précautions d'usage et les cale ou les arrime si nécessaire. <p>2 - Réalisation de la tournée</p> <ul style="list-style-type: none">- Conduit un véhicule routier (camionnette ou camion d'une charge inférieure à 3,5 tonnes) en ville ou dans une zone courte (déplacement inférieur à un jour).- Décharge au fur et à mesure les marchandises chez le client (ou charge dans le cas d'enlèvement).- <i>Peut aussi</i> installer la livraison chez le client (exemple : mobilier, appareils électro-ménagers).- Fait signer les bons de livraison et d'enlèvement par le client.- Encaisse les sommes correspondantes (sous toutes formes : chèques, espèces, contre remboursement) et tient les comptes de sa caisse.- <i>Peut aussi</i> lorsqu'il est spécialisé sur une gamme de produits, en tant que conducteur-distributeur:<ul style="list-style-type: none">o prendre des commandes de futures livraisons ;o proposer des produits nouveaux ;o récapituler les marchandises à livrer pour la tournée du lendemain.- Effectue le nettoyage de son véhicule en fin de tournée.- <i>Peut aussi</i> faire l'entretien léger du véhicule (vidanges, réparations simples).

<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Instructions ○ Contrôle ○ Conséquences d'erreurs ○ Relations fonctionnelles 	<p>Le conducteur livreur reçoit les bons de livraison ou d'enlèvement de son supérieur ou transmet lui-même les commandes des clients. Organise dans la plupart des cas lui-même sa tournée. Des heures de livraison peuvent lui être imposées dans certains cas de façon très stricte.</p> <p>Doit veiller aux règles de sécurité du chargement (produits fragiles ou dangereux).</p> <p>Il est responsable :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ des marchandises pendant le transport, le chargement et le déchargement et doit veiller au respect des règles de sécurité surtout pour des produits dangereux (gaz, acides, produits chimiques liquides...); ○ des encaissements effectués. <p>Les activités du conducteur livreur sont contrôlées par son supérieur hiérarchique au vue de la remise des documents (bons signés, comptabilité) et à la suite des réclamations des clients (marchandises en mauvais état, retards...).</p> <p>Le non-respect de la réglementation routière ou des règles de sécurité et de conduite peut avoir des conséquences graves : accidents corporels ou détérioration des marchandises, perte de sa clientèle dans le cas où le titulaire travaille à son compte.</p> <p>Les erreurs dans la tenue de la caisse peuvent entraîner des pertes financières pour le titulaire qui doit rembourser.</p> <p>Le conducteur livreur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peut charger avec le chef de quai et des manutentionnaires. - Rend compte à son supérieur régulièrement de la tournée effectuée. - Est en relation permanente avec les clients auprès desquels il doit jouer un rôle commercial. - Peut, dans le cas où il prend des commandes et propose des produits, avoir des échanges avec le service commercial de l'entreprise.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme 	<p>Travail dans un véhicule.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déplacements constants (à la journée). - Horaires réguliers de jour ou de nuit dans les zones urbaines et parfois avec dépassements (zone courte). - Tournées au jour le jour avec, dans le cas de tournées régulières, possibilité de programmation à la semaine ou au mois.
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct : avec permis correspondant au véhicule à utiliser (V.L. ou P.L.).</p> <p>Accès indirect : pour les emplois où le titulaire a un rôle commercial ; une expérience dans le domaine du produit livré est parfois demandée.</p> <p>Connaissances particulières : des connaissances en mécanique et la possession de tous les permis sont appréciées.</p> <p>Une bonne condition physique notamment au niveau des facultés de perception est nécessaire. Des tests sont généralement passés à l'embauche.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Passage difficile aux emplois de maîtrise, chef de quai par exemple (voir article TM 26).</p> <p>Possibilité de devenir conducteur routier (voir article TM 08), conducteur de transports en commun (voir article TM 09), avec les permis nécessaires.</p>

Autres appellations	Chauffeur routier - Chauffeur de camion - Chauffeur poids lourd - Chauffeur routier longue distance - Chauffeur routier international - Conducteur de trafic international - Chef d'équipe déménageur.
Définition	<i>Prépare et effectue le transport de marchandises au moyen d'un véhicule poids lourd (au-delà d'une zone courte).</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none"> - Entreprises de transports routiers, de transports spéciaux industriels. - Petites entreprises de déménagement. - Entreprises industrielles et commerciales assurant le transport de tout ou partie de leur production. - Artisan transporteur. - Service exploitation des entreprises de transport. - Service transports des autres entreprises.
Délimitation des activités	Le conducteur routier peut être affecté : <ul style="list-style-type: none"> - à une zone géographique déterminée ; - à une ligne régulière ; - à la conduite de véhicules particuliers : convoi exceptionnel, camion réfrigéré, citerne, véhicule de déménagement...
Description des activités	<p>PRÉPARATION DU TRANSPORT</p> <p>1 - Détermination de l'itinéraire et des horaires</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prend connaissance du programme de la tournée, au jour le jour, par semaine, par mois ou par voyage pour les transports lointains, ainsi que des documents correspondant aux marchandises à transporter. - Choisit son itinéraire en fonction des ou de la ville à desservir, des possibilités d'utiliser des autoroutes, de la réglementation française et étrangère (jours interdits) relative à la circulation poids lourds. - Organise son planning en calculant le temps nécessaire au trajet comprenant les temps de pause réglementaires, les heures d'ouverture de frontières, les heures de circulation et de passage des postes de douanes sans encombrement, traversées de certaines villes de nuit obligatoires pour transports exceptionnels, etc. <p>2 - Chargement et vérification du véhicule</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablit le plan de chargement du véhicule en répartissant les masses et poids, et en fonction de la livraison (dans le cas de livraison à plusieurs clients). - Surveille ou contrôle le chargement du véhicule (peut y participer dans certains cas) et arrime lui-même les marchandises. - Prépare dans le cas de semi-remorques ou transports exceptionnels l'attelage et la signalisation. - Vérifie le bon état de marche du véhicule : principaux organes, entretien effectué. - Met en marche la "boîte noire" ou "mouchard" qui enregistre toutes les données relatives au déroulement du transport (nombre de kilomètres, heures de conduite...). <p>RÉALISATION DU TRANSPORT</p> <p>1 - Acheminement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conduit selon l'itinéraire et les horaires qu'il veut à condition d'arriver aux heures prévues et de respecter la réglementation en vigueur. - Vérifie l'état de la marchandise en cours de route : vérification de température pour les frigorifiques, de la stabilité et de l'arrimage de marchandises fragiles, etc. - Présente et parfois remplit les papiers réglementaires aux douanes : bordereaux de transit, certificats de contrôle marchandises quelquefois sanitaires, T.I.R., et/ou aux gendarmes : permis, feuille de route. - Fait un rapport régulier pendant son voyage le plus souvent par un appel téléphonique quotidien (donne sa position, problèmes, etc.) et remplit un carnet de route retraçant son voyage.

	<p>2 - Déchargement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Surveille le déchargement à l'arrivée chez le client. - Fait signer le document correspondant, enregistre les réserves si il y a contestation (nature, état de la marchandise...). <p>3 - Entretien courant</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exécute un entretien minimum du véhicule et détecte les pannes courantes.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Contrôle o Conséquences d'erreurs o Relations fonctionnelles 	<p>Le conducteur routier reçoit de son supérieur hiérarchique des instructions relatives au transport à effectuer : nature, lieu, date d'arrivée des marchandises aller et retour, itinéraire, affectation du camion dans le cas où le titulaire n'utilise pas toujours le même, etc.</p> <p>Le conducteur routier organise lui-même son travail : trajet et horaire. Pendant le voyage le titulaire est autonome. Plus l'éloignement est important, plus sa responsabilité est grande. Dans tous les cas, le conducteur routier est responsable des marchandises (transport et garde) jusqu'à leur déchargement à destination.</p> <p>Le travail est contrôlé strictement par le "mouchard" (sur tous les véhicules neufs). Les réactions des clients sont aussi très rapides et importantes et déclenchent une recherche des causes du retard ou du mauvais état de la marchandise.</p> <p>Le non-respect des réglementations en matière de circulation routière ou de sécurité peut entraîner des sanctions, un retard de livraison au port ou des accidents graves (corporels ou matériels).</p> <p>Le conducteur routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Peut travailler avec un collègue, auquel cas le plus ancien a parfois un rôle formateur. - Rend compte régulièrement à son supérieur hiérarchique de l'avancement et des difficultés rencontrées. - Est en liaison étroite avec le service commercial et le service entretien ou le garage. - A des contacts avec les clients au moment de la remise des marchandises.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme o Particularités 	<p>Travail dans un véhicule. Déplacements constants, souvent de plus d'une journée (en particulier pour les déplacements en zone longue et déplacements internationaux).</p> <p>Horaires irréguliers avec intervention de nuit, transports les dimanches et jours fériés limités en raison de la réglementation.</p> <p>Semaine de travail souvent très chargée.</p> <p>Les délais de réalisation sont fixés par heure ou jour d'arrivée au lieu de livraison ou de retour.</p> <p>Eloignements fréquents du domicile pendant plusieurs jours.</p>
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct : avec permis C et C1 (poids lourds) pour emplois en zone courte et quelques jours de travail en double.</p> <p>Accès indirect : l'expérience d'emploi du type précédent est le plus souvent exigée pour les postes de conducteur longue distance et international.</p> <p>L'expérience de déménageur (voir article manutentionnaire TM 32) est souvent mais pas toujours, exigée pour les emplois de conducteur-déménageur (obligatoirement titulaires des permis C et C1).</p> <p>La possession d'un C.A.P. de conducteur routier ou d'un certificat de formation professionnelle pour adultes est de plus en plus demandée ainsi que des connaissances en mécanique.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Evolution dans l'emploi-type : passage conducteur zone courte à conducteur zone longue, conducteur international.</p> <p>Promotion possible aux emplois de chef de quai (voir article TM 26), chef d'exploitation (voir article TM 02 : responsable d'exploitation), chef de camionnage (voir article TM 06 : chef de dépôt).</p> <p>Passage à l'emploi de conducteur de véhicule routier de transport en commun (voir article TM 09) avec permis réglementaire ou à l'emploi de mécanicien poids lourds.</p>

CONDUCTEUR DE VÉHICULE ROUTIER DE TRANSPORT EN COMMUN

TM 09

Autres appellations	Conducteur d'autocar - Conducteur-receveur - Chauffeur de bus ou d'autobus - Chauffeur d'autocar - Chauffeur voltigeur - Machiniste - Machiniste hors ligne.
Définition	<i>Effectue à l'aide d'un véhicule routier le transport de passagers dans le cadre d'un trajet régulier ou à la demande.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	- Entreprises privées de transport routier. - Entreprises de transports urbains et suburbains : régies départementales, sociétés d'économie mixte ou établissements publics (R.A.T.P....). Service exploitation.
Délimitation des activités	Le conducteur de véhicule routier de transports en commun : - Effectue tout ou partie des activités décrites ci-dessous, selon l'organisation du travail existant au sein de l'entreprise à laquelle il appartient. Il peut être affecté à un type de transport ou combiner plusieurs des types de transport suivants : o lignes régulières urbaines ou interurbaines ; o transports spécifiques : transports scolaires, transports d'ouvriers ; o transports touristiques... - Effectue tout ou partie du contrôle et de la vente des titres de transport selon qu'il est seul ou accompagné d'un receveur et selon le degré d'automatisme du système de contrôle.
Description des activités	1 - Préparation du service - Prend connaissance de la feuille de route indiquant : o le service à assurer (dans le cas de lignes régulières) ; o le circuit à suivre (dans le cas de voyage touristique). - Prépare la signalisation du véhicule et s'assure du bon état de marche des principaux organes. - Vérifie la présence des papiers nécessaires, remplit certains documents réglementaires obligatoires. - Met à jour, si nécessaire, les appareils oblitérateurs de billets. 2 - Accueil des passagers - Surveille la montée des passagers, leur installation dans le véhicule. - Donne des informations en fonction du type de trajet : o informations sur les horaires, itinéraires, lignes à prendre pour des trajets réguliers ; o informations touristiques pour des voyages. - Vend ou contrôle les titres de transport sur une ligne régulière : o vend les titres de transport en appliquant le tarif imposé ; o effectue ou contrôle l'oblitération des titres de transport. 3 - Trajet - Conduit le véhicule dans les meilleures conditions de sécurité et de confort pour les passagers en respectant les horaires et lieux prévus de départ, arrivée et arrêts. - Annonce les arrêts ou sections. - Surveille la montée et la descente des passagers. - Fait respecter les consignes de sécurité à l'intérieur des véhicules (interdiction de fumer...).

Responsabilité et autonomie

o Instructions

- Peut aussi faire des commentaires touristiques et de l'animation dans le cas de voyages.
- Peut aussi transporter des colis dans le cas de lignes interurbaines avec transport de voyageurs et de messageries.
- Relève les appareils oblitérateurs et remplit une feuille de compte retraçant les opérations de caisse.
- Fait un compte rendu signalant les incidents de parcours et anomalies techniques détectées à la fin de chaque service.
- Peut aussi effectuer l'entretien courant du véhicule, essentiellement le nettoyage dans les cars touristiques.
- Détecte les pannes courantes et peut faire des réparations simples.

o Contrôle

Le conducteur de véhicule de transports en commun reçoit une feuille de route du chef d'exploitation, lui indiquant le service à assurer. Il doit suivre scrupuleusement les consignes de trajet, d'horaires et de lieux d'arrêts. Il reçoit aussi en cours de trajet des instructions du centre de régulation quand il existe (en ville). Il doit respecter la réglementation en vigueur concernant la conduite et le transport des passagers.

Le respect des trajets, des horaires et le comportement du titulaire sont contrôlés par des contrôleurs itinérants (autobus urbain et suburbain) ou par le supérieur hiérarchique. Les réclamations des clients ou les accidents entraînent des recherches de responsabilité.

o Conséquences d'erreurs

Les conséquences d'erreurs relatives à la conduite ou au non-respect des consignes de sécurité peuvent être graves : accidents corporels ou matériels.

o Relations fonctionnelles

Le titulaire est en contact permanent avec les passagers. Il échange des informations avec le personnel d'entretien.

Environnement

o Milieu

Travail à l'intérieur d'un véhicule.

Déplacements constants dans la journée et, parfois de plus d'une journée et à l'étranger (chauffeur d'autocar de tourisme).

o Rythme

Horaires irréguliers avec interventions de nuit, dimanche et jours fériés par roulement.

Services d'amplitude variable avec jours réglementés (réglementation européenne).

Norme de rendement : le respect strict des horaires.

o Particularités

Certains titulaires occupent un poste de remplacement (machiniste hors ligne, chauffeur voltigeur), ils ne connaissent leur travail qu'au dernier moment (pas de poste fixe) et l'amplitude de leur journée de travail est supérieure à celle des autres conducteurs.

Dans le cas de transports spéciaux (scolaires ou de tourisme), l'activité est saisonnière.

Conditions d'accès

Accès direct : dans toutes les entreprises, sauf la RATP, pour les titulaires du permis D ayant plus de 21 ans.

Conditions particulières à la RATP, contrôle par tests et n'impliquant pas la possession du permis D (mais une formation interne de 2 mois).

Les débutants travaillent en principe en double pendant une brève période et peuvent éventuellement suivre une formation interne.

Emplois et situations accessibles

- Evolution dans l'emploi par accroissement des responsabilités techniques (polyvalence, transports lointains, tourisme international...).

- Promotion possible aux emplois de :

o contrôleur ou inspecteur (voir article contrôleur d'exploitation TM 42)

o chef de ligne, chef de mouvement (voir article chef de dépôt TM 06) selon des modalités propres à chaque entreprise.

- Passage à l'emploi de conducteur routier (voir article TM 08) avec le permis nécessaire.

CONDUCTEUR DE VÉHICULE SUR RAILS

TM 10

Autres appellations	Agent de conduite SNCF - Conducteur de route - Conducteur de métro - Conducteur S.B.T. (seul à bord du train).
Définition	<i>Assure la conduite en ligne et la surveillance technique de motrices pour le transport de voyageurs et/ou marchandises par train ou métro.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Grandes entreprises de transport ferroviaire urbain national. - SNCF : Service transport-traction gérant l'ensemble du personnel de conduite. - RATP : Service terminus de la ligne correspondante.
Délimitation des activités	L'emploi-type recouvre deux situations : - Agent de conduite SNCF : le titulaire assure la conduite d'un train de voyageurs et/ou de marchandises sur le réseau ferré national. Les manœuvres en gare de trains vides sont effectuées par des agents de manœuvres (voir article TM 29 conducteur d'engins spéciaux de traction). - Conducteur de métro : le titulaire assure le service conduite sur une ligne de transport en commun de plus en plus souvent en pilotage automatique (conducteur SBT), n'exigeant aucune préparation particulière, contrairement aux conducteurs de train.
Description des activités	1 - Préparation du service - Consulte avant le départ les fiches horaires, les tableaux des lignes, les consignes particulières et les documents généraux de conduite (vitesse en fonction des charges, lieux et temps d'arrêt, etc.). - Vérifie que le tonnage ou le nombre de wagons à tracter est réglementaire puis contrôle les principaux organes de la motrice, les pantographes, les pressions d'eau, d'huile..., essaie les freins. - Note sur une feuille les résultats de ces contrôles. - Signale au poste de commandement qu'il est prêt et attend l'ordre de sortie. 2 - Conduite et surveillance - Assure la conduite en ligne : o effectue les manipulations de marche (avant-arrière-arrêt) ; o règle la vitesse ; o surveille constamment la signalisation extérieure et la voie ; o passe en conduite manuelle dans le cas d'incidents techniques pour le métro. - Actionne un système de veille (pédale ou manette) toutes les minutes pour réarmer le système de veille automatique sur les trains (SNCF). - Surveille les différents appareils de mesure et d'alarme (manomètres, compteurs, clignotants...) pendant le trajet afin de déceler les anomalies. - Intervient en cas d'anomalie de fonctionnement : o effectue les réparations simples à l'aide d'un guide de dépannage ou prend la décision de se faire dépanner ; o met en place le dispositif de signalisation et de sécurité en cas d'arrêt sur voie dû à une panne ou un accident. - Fait un rapport en fin de service de toutes les anomalies constatées ou détectées pendant le trajet. - <i>Peut aussi</i> assurer l'ouverture et la fermeture des portes et surveiller la montée ou la descente des voyageurs dans le cas du conducteur de rames de métro. PEUT AUSSI PARTICIPER A LA FORMATION - Forme un autre agent (élève conducteur) à la conduite en cours de route.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le conducteur de véhicule sur rails doit suivre strictement les instructions relatives au respect des signaux, à la sécurité, à la vitesse et aux horaires qui lui sont transmis par écrit avant le départ ou oralement au cours du déplacement par le chef de mouvement ou le régulateur.

Il est habilité à prendre toute initiative préservant la sécurité des voyageurs et du matériel en cas d'anomalie ou d'incident pendant le transport, après en avoir avisé l'agent de régulation.

o Contrôle

Le contrôle porte sur la qualité du service rendu et le respect des horaires ; il est effectué régulièrement par le supérieur hiérarchique et de temps en temps par des contrôleurs ou inspecteurs qui notent le conducteur. Un système d'enregistrement retraçant sur un graphique le trajet (distance, vitesse horaire) est utilisé à la SNCF. Une recherche de responsabilité est engagée à la suite d'incidents ou d'accidents.

o Conséquences d'erreurs

Le non respect de la signalisation, des règlements ou instructions peut avoir des conséquences graves : accidents corporels ou matériels.

o Relations fonctionnelles

Le conducteur de véhicule sur rails :

- Peut être parfois assisté d'un aide (SNCF).
- Attend le signal de départ de la part du chef de train (sur certaines rames de la RATP).
- Reçoit des instructions des régulateurs et chefs de circulation depuis les postes de commandement (PC) ou postes de commandement central (PCC) dans le cas du métro.
- Echange des informations techniques avant le départ et à l'arrivée avec les mécaniciens d'entretien, les agents de manœuvres.

Environnement

o Milieu

- Travail à l'intérieur d'un véhicule et en "sous-sol" pour les conducteurs de métro.
- Déplacements constants pouvant dépasser l'amplitude d'une journée (SNCF).

o Rythme

- Horaires irréguliers avec interventions de nuit, dimanche et jours fériés.
- Le rythme varie en fonction des services à assurer : longueur du trajet ou de la ligne, nombre de voyages à assurer...

o Particularités

- Le titulaire peut être "de réserve" à la RATP, c'est-à-dire qu'il remplace un conducteur absent et ne connaît son service (lieu, horaire) qu'au dernier moment.
- Peut être de "service facultatif" à la SNCF c'est-à-dire qu'il doit rester à son domicile afin d'être disponible à toute demande de prise de service (travail non programmé).

Conditions d'accès

Pour le conducteur de métro :

Accès direct : après examen préliminaire et sélection par tests psychotechniques, accès par concours à un stage de formation de huit semaines, suivi d'un stage sur ligne variable suivant l'importance de celle-ci (une à deux semaines environ).

Pour l'agent de conduite SNCF :

Accès direct :

- o au niveau O.Q., avec un CAP de mécanique ou d'électricité et après examen ;
- o respectivement au groupe VII, VI et V, en qualité d'attaché destiné à la conduite :
 - avec un BEP ;
 - avec un BAC C, D, F ou T ;
 - avec un DUT d'électro-technique, mécanique électronique ;

Accès indirect : possible après tests psycho-physiologiques par promotion interne d'ouvriers de la filière "matériel".

Dans tous les cas un apprentissage de 9 mois et 20 jours est obligatoire ; les recrutements se font dans tous les cas en tant qu'élève conducteur.

Emplois et situations accessibles

- Evolution dans l'emploi par accroissement des responsabilités de conduite : conduite de trains de marchandises d'abord, puis conduite de trains de voyageurs de plus en plus rapides.

- Accès possible à l'emploi de chef de traction par promotion, avec responsabilité de la formation des élèves conducteurs.

- Accès possible aux emplois d'encadrement après réussite aux concours internes (voir article TM 06 chef de dépôt et TM 42 contrôleur d'exploitation).

RATP : accès en maîtrise par concours : sous-chef de terminus ; puis par promotion au choix, peut accéder à un poste de cadre.

Capitaine de la navigation fluviale

TM 11

Autres appellations	Commandant de pousseur - Capitaine d'automoteur - Premier et second capitaine de pousseur - Marinier - Artisan batelier.
Définition	<i>Organise et dirige l'ensemble des opérations nécessaires à la réalisation des transports de marchandises par navire sur voies navigables.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprises de transports fluviaux.- Artisans bateliers.- Entreprises industrielles possédant une flotte fluviale.- Services ou agences d'exploitation pour les entreprises de transports fluviaux.- Service expédition pour les entreprises industrielles.
Délimitation des activités	<p>Le capitaine de la navigation fluviale :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accomplit des activités différentes selon le type de bateau qu'il commande :<ul style="list-style-type: none">o dirige sur un pousseur un équipage nombreux travaillant en continu sur un matériel moderne et conduit le navire à l'aide d'un radar ;o peut être secondé sur un pousseur à équipage nombreux, par un second capitaine qui dirige la conduite lorsque le capitaine n'est pas de quart ;o effectue, sur un automoteur, les mêmes tâches que son équipage qui est très réduit et ne peut conduire pendant la nuit.- A des activités variables selon son statut :<ul style="list-style-type: none">o recherche le fret à charger, lorsqu'il est artisan propriétaire ou gérant du bateau, et assure la gestion de l'exploitation et l'entretien du bateau ;o est principalement chargé de la conduite, de l'encadrement de l'équipage et de l'entretien courant du bateau lorsqu'il est salarié (d'une entreprise ou d'un patron marinier) ou s'il est artisan sociétaire, d'une coopérative.- Peut être spécialisé sur la conduite d'un pousseur effectuant uniquement les manœuvres nécessaires aux mouvements des barges dans un port.
Description des activités	<p>1 - Préparation du voyage</p> <ul style="list-style-type: none">- Recherche du fret s'il est artisan :<ul style="list-style-type: none">o se rend à la bourse d'affrètement et prend un tour de rôle ;o choisit parmi les transports proposés celui qui lui semble le plus rentable selon la charge, la destination, les délais.- Rassemble les documents nécessaires au voyage (laisser-passer pour le franchissement des écluses, connaissance représentant les marchandises) et signe la lettre de voiture qui est le contrat de transport. <p>2 - Réalisation du voyage</p> <ul style="list-style-type: none">- Surveille le chargement des marchandises :<ul style="list-style-type: none">o positionne le bateau pour faciliter le travail des manutentionnaires ;o surveille le chargement en veillant au bon équilibrage du bateau.- Organise le travail de l'équipage :<ul style="list-style-type: none">o détermine les quarts ;o donne les consignes de conduite ;o répartit les tâches courantes d'entretien et de cuisine.

- Dirige la conduite pendant son quart et les passages difficiles (bancs de sable, brouillard, manœuvres au port, écluses...) :
 - o surveille la route et la signalisation, directement ou sur un écran radar ;
 - o tient la barre ;
 - o reçoit les indications des éclusiers pour les passages d'écluses ;
 - o indique aux matelots les manœuvres à opérer pour l'accostage ou l'accouplement des barges ;
 - o *peut aussi* démonter certaines parties proéminentes du bateau pour passer sous des ponts trop bas.
- *Peut aussi* initier à la conduite le timonier et, sur un pousseur, à l'utilisation du radar.
- Remplit et signe les documents réglementaires aux passages d'écluses et de frontières.
- Tient la comptabilité du bord pour les achats divers et les droits de passage d'écluse.
- Surveille l'entretien courant du bateau : nettoyage de la cale et de la coque.
- *Peut aussi, s'il est artisan, faire lui-même l'entretien courant du bateau et programmer la révision périodique et la vidange du moteur.*
- Détecte les défauts et signale les réparations à faire.
- Rédige le journal de bord où est consigné le déroulement du voyage : l'emploi du temps de chaque activité et pour chaque membre de l'équipage, les états de frais...
- Rédige un rapport en cas d'avarie.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

- Le capitaine de pousseur ou d'automoteur, salarié d'une entreprise, organise le travail du bord en fonction des consignes reçues. Il est responsable des marchandises transportées, du bateau et de l'équipage, fait respecter les consignes de sécurité et la discipline à bord, prend seul toutes les décisions quand il est sur le bateau.

- Le capitaine, employé d'un artisan, peut avoir toute autonomie pour l'exploitation commerciale du bateau.

- Le batelier marinier artisan est entièrement autonome : prend seul les décisions et en assume la responsabilité.

o Contrôle

Un contrôle est effectué sur les capitaines salariés par leur supérieur hiérarchique au vu des résultats : acheminement des marchandises en temps voulu et dans de bonnes conditions, état du bateau, problèmes avec l'équipage.

Un contrôle est aussi réalisé par la lecture des documents budgétaires et du journal de bord.

o Conséquences d'erreurs

Des erreurs dans la direction des manœuvres et la conduite peuvent avoir des conséquences graves : accidents corporels, avaries du bateau, perte de marchandises. Une mauvaise gestion peut entraîner des pertes financières importantes.

o Relations fonctionnelles

Le capitaine exerce une responsabilité hiérarchique sur l'équipage.

Il est en relation, par radio ou directement, avec les autres bateaux et les écluses pour la conduite et les manœuvres, avec les douaniers et gardes de la navigation pour les contrôles réglementaires, avec les mécaniciens d'entretien pour les réparations à effectuer sur le bateau, avec les agences d'exploitation lorsqu'il est salarié, avec les affréteurs ou les membres des coopératives lorsqu'il est artisan.

Environnement

o Milieu

Travail sur un bateau.

Déplacements sur voies fluviales de durée variable selon les distances à parcourir et le type de bateau.

o Rythme

- Sur les pousseurs, horaires irréguliers avec disponibilité permanente (jour-nuit-dimanches et fêtes) pendant la période de travail (8 à 12 jours).

- Sur les autres bateaux : horaires irréguliers de jour pouvant atteindre une grande amplitude pendant l'été.

o Particularités

Déplacements constants.

Contraintes de la vie en collectivité.

Pour les capitaines bateliers artisans, vie en permanence sur le bateau (y compris vie familiale).

Emploi exigeant une certaine force physique pour tenir la barre dans certains cas.

Conditions d'accès

Accès direct : non observé.

Accès indirect : toutes les personnes observées ont travaillé comme matelot-timonier pendant plusieurs années et étaient originaires d'une famille de marinières.

Certificat de capacité B obligatoire pour la conduite des automoteurs.

Permis spécial de poussage F obligatoire pour les pousseurs.

Pour naviguer sur le Rhin, une patente de batelier du Rhin est obligatoire.

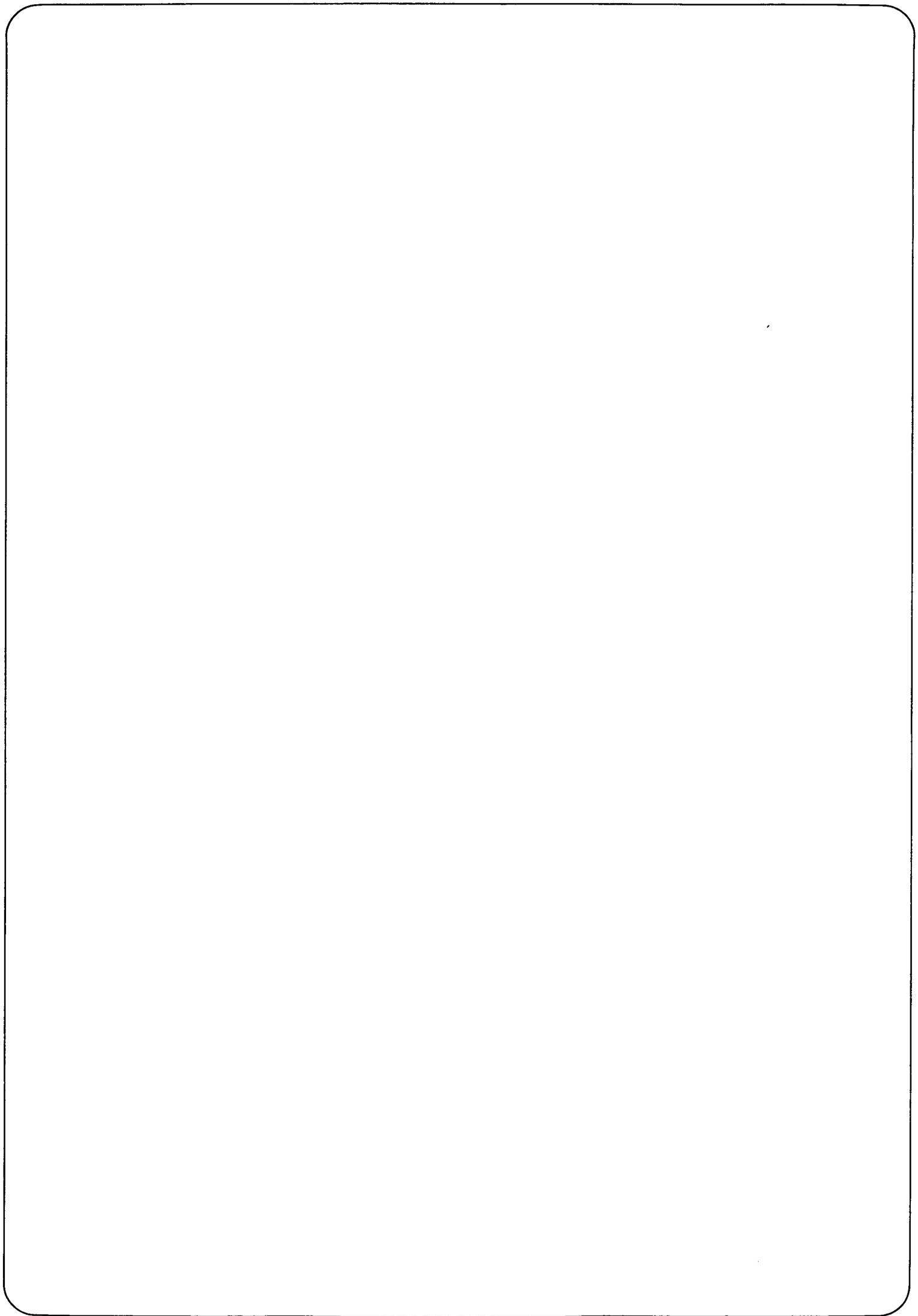
Age requis : pour conduire un pousseur : 23 ans ; pour conduire un automoteur : 17 ans.

Emplois et situations accessibles

Evolution dans l'emploi-type : uniquement sur les pousseurs où il existe une hiérarchie en fonction de l'ancienneté et de l'expérience.

Possibilité pour les salariés d'acheter un bateau et de devenir artisan.

On observe une reconversion des capitaines d'automoteur en capitaines de pousseur.



matelot de la navigation fluviale

TM 12

Autres appellations	Timonier - Premier matelot - Matelot de 2 ^e niveau - Mousse.
Définition	<i>Participe aux différentes opérations nécessaires aux manœuvres, au guidage et à l'entretien d'un bateau de la navigation fluviale.</i>
Situation fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none">o Entreprise<ul style="list-style-type: none">- Entreprise de transport fluvial de taille importante ou artisanale.- Entreprise industrielle armant une flotte fluviale.o Service<ul style="list-style-type: none">Equipage d'un bateau de la navigation fluviale.
Délimitation des activités	<p>Le matelot de la navigation fluviale :</p> <ul style="list-style-type: none">- Exerce tout ou partie des activités décrites selon l'importance de l'équipage du bateau auquel il est affecté :<ul style="list-style-type: none">o est affecté à une tâche particulière (manœuvres avant ou arrière, cuisine...) sur un pousseur dont l'équipage est nombreux ;o est polyvalent sur un automoteur ou une péniche dont l'équipage est très restreint (cuisine et entretien...).- A des activités variables selon le type de bateau sur lequel il travaille ainsi que selon son grade :<ul style="list-style-type: none">o effectuée, sur un pousseur, les manœuvres nécessaires aux mouvements des barges ;o peut en tant que timonier, sur un pousseur, tenir la barre et avoir un rôle d'encadrement sur plusieurs matelots.
Description des activités	<p>ARRIMAGE DES BARGES ET GUIDAGE DE LA CONDUITE LORS DES MANŒUVRES</p> <p>1 - Manœuvres des barges</p> <ul style="list-style-type: none">- Effectuée, aux passages d'écluses ou au port, les manœuvres en respectant les consignes du capitaine :<ul style="list-style-type: none">o accouple ou désaccouple les barges en enroulant ou déroulant, à l'aide de treuils, les câbles autour des bollards et des taquets ;o amarre ou largue les barges ou le bateau en actionnant le treuil retenant l'ancre ainsi que les câbles les reliant au quai. <p>2 - Guidage de la conduite</p> <ul style="list-style-type: none">- Remplit le rôle de vigie à l'avant du bateau en route ou à l'avant et à l'arrière lors des manœuvres (aux écluses et aux ports et pendant les passages difficiles)<ul style="list-style-type: none">o surveille la route et les obstacles ;o transmet par porte-voix ou par interphone les informations nécessaires au conducteur : présence d'obstacles et distance par rapport au bateau...- <i>Peut aussi</i> tenir la barre, s'il a le permis nécessaire, pour remplacer le capitaine pendant les passages sans difficultés. <p>PARTICIPATION AUX TRAVAUX DIVERS DU BORD</p> <ul style="list-style-type: none">- Fait le nettoyage quotidien du pont, des cabines, des cuisines.- Participe à l'entretien régulier de la coque et du pont : peinture, graissage.- Procède à l'entretien courant des moteurs :<ul style="list-style-type: none">o vérifie sur les cadrans le bon fonctionnement des organes des moteurs (pression d'huile, température...) et signale toute anomalie au capitaine ;o nettoie et graisse régulièrement les moteurs.- Participe, par roulement ou quotidiennement, aux tâches de cuisine.

<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Instructions ○ Contrôle ○ Conséquences d'erreurs ○ Relations fonctionnelles 	<p>Le matelot obéit aux ordres qui lui sont donnés par le capitaine. La marge d'autonomie est très limitée lorsqu'il fait partie d'un équipage, par contre lorsqu'il est le seul matelot du bateau, il peut avoir une plus grande liberté d'organisation et d'initiative.</p> <p>Les activités sont contrôlées au fur et à mesure de leur déroulement par son supérieur.</p> <p>Des erreurs de guidage ou d'exécution des manœuvres peuvent entraîner des accidents ou des avaries.</p> <p>Le matelot de navigation fluviale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Donne des indications pour les manœuvres au conducteur. - Peut, lorsqu'il est chargé du ravitaillement, acheter auprès de fournisseurs.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme ○ Particularités 	<p>Travail sur un bateau.</p> <p>Déplacements sur voies fluviales de durée variable selon le mode d'exploitation du bateau : navigation continue, semi-continue ou diurne. La durée est fixée dans des accords d'établissement. Dans le premier cas, elle est le plus souvent de 7 jours suivis d'un repos à terre de même durée.</p> <p>Déplacements constants et contraintes de la vie en collectivité. Difficultés, sur les pousseurs, dues à l'irrégularité du rythme de sommeil ainsi que de la vie sociale à terre.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur les automoteurs le matelot est en permanence à bord. - Travail fatigant dû aux exercices de force répétés (serrage des câbles) ainsi qu'aux bruits et aux vibrations continues du bateau.
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct : dans tous les cas observés, originaires d'une famille de mariniers-bateliers.</p> <p>Accès indirect : pour être timonier la possession du certificat de capacité de conduite B sur les automoteurs, F sur les pousseurs est obligatoire.</p> <p>Age requis :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ pour être timonier sur un pousseur : 20 ans. ○ pour être matelot sur un pousseur : 18 ans. ○ pour être matelot sur un automoteur : 16 ans. <p>Un CAP de matelot de navigation fluviale a été créé, favorisant l'embauche sur toutes les unités, mais non obligatoire.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Evolution dans l'emploi-type par passage au poste de timonier en passant les permis nécessaires.</p> <p>Passage à l'emploi de capitaine (voir article TM 11) après une expérience de plusieurs années comme timonier.</p>

pilote d'avion commercial

TM 13

Autres appellations	Pilote commandant de bord - Officier pilote - Second pilote.
Définition	<i>Assure la conduite d'un appareil de transport aérien commercial en veillant à la sécurité absolue des passagers et des marchandises transportés.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Toute entreprise de transport aérien commercial. Service exploitation ou service des opérations aériennes chargé de la préparation et de l'exécution de l'ensemble des vols ou spécialisé selon le type d'appareil.
Délimitation des activités	<p>Le pilote d'avion commercial :</p> <ul style="list-style-type: none">- A un niveau de responsabilité différent selon le cas :<ul style="list-style-type: none">o le commandant de bord est responsable (auprès de la compagnie) et de l'administration de la bonne réalisation technique et commerciale du vol, il prend en conséquence toutes les décisions nécessaires;o l'officier pilote effectue les activités de préparation et de conduite en équipe avec les autres membres de l'équipage.- A des interventions différentes de celles des pilotes privés, des pilotes d'essai, des pilotes militaires et des pilotes de travail aérien.- A des interventions plus ou moins étendues :<ul style="list-style-type: none">o selon la composition de l'équipage : les officiers pilotes peuvent outre leurs fonctions de pilote assumer des fonctions mécaniques de navigation et de télécommunications;o selon l'assistance des services au sol : aux escales sans assistance, assure les activités d'ordre technique, administratif et commercial nécessaires (mesures pour la sécurité de l'avion et des passagers, transmission des documents à l'escale suivante...);o selon la nature du vol : les activités d'ordre commercial sont plus importantes pour les vols transportant des passagers;o selon le type de trajet : pour certains vols long courrier transocéaniques, il détermine le choix de la meilleure route à suivre parmi plusieurs routes possibles.- Réalise concrètement l'activité de conduite selon les processus techniques variant avec le type d'appareil.
Description des activités	<p>1 - Préparation du plan de vol</p> <ul style="list-style-type: none">- Examine avant le départ, le dossier constitué par le technicien de préparation des vols (voir article TM 04) et contenant :<ul style="list-style-type: none">o l'état prévu de la météorologie sur les différents itinéraires et sur les aéroports d'escale et de décollage (altitude et vitesse des vents, pression atmosphérique...);o la charge commerciale prévue;o les informations sur l'état des infrastructures (travaux sur des pistes, risques d'oiseaux, balises hors service...).- Décide de l'itinéraire à suivre et du poids du carburant à embarquer en fonction :<ul style="list-style-type: none">o des informations et prévisions contenues dans le dossier de vol;o des précisions de dernier moment concernant la météorologie (température aux différentes altitudes...) et le poids définitif de la charge commerciale;o des limitations propres à chaque appareil concernant le poids au décollage et à l'atterrissage, compte tenu de la longueur des pistes, des obstacles sur le trajet...- Décide, s'il y a lieu, de refuser une partie du chargement s'il impose un poids incompatible avec les limitations de sécurité de l'appareil.- Choisit l'altitude et la vitesse de vol en fonction :<ul style="list-style-type: none">o de la quantité de carburant retenue;o des contraintes météorologiques.- Signe le plan de vol décidé.- <i>Peut aussi</i> décider un arrêt technique intermédiaire dans le cas de vols long courrier.

2 - Exécution du vol

- Prend connaissance de l'état de l'appareil :
 - o participe au contrôle et aux essais mécaniques des différents instruments de pilotage et de sécurité (essais de gouverne...).
- Procède à des vérifications de fonctionnement des instruments de navigation et de radio-communication :
 - o s'informe auprès du mécanicien navigant de l'état général de l'appareil ;
 - o accepte ou refuse l'appareil sous réserve de réparation, éventuellement).
- Prépare les cartons où sont calculés les paramètres de décollage et affiche ces paramètres.
- Règle avec les agents au sol le bon déroulement des opérations de chargement (fret et passagers, interdiction d'accès des passagers dans certains endroits).
- Se fait présenter les membres de l'équipage commercial :
 - o leur donne les caractéristiques du vol ;
 - o informe du départ le chef de cabine (voir article HT 18 auxiliaire hôtelier de voyages - Cahier n° 9 : Les emplois-types de l'hôtellerie et du tourisme).
- Vérifie l'état de charge et de centrage et signe le devis de poids.
- Vérifie les paramètres de décollage et le respect des limitations.
- Décide le départ et fait effectuer la mise en route.
- Assure le roulage de l'appareil vers la piste de décollage après accord de la tour de contrôle.
- S'assure de l'affichage correct des fréquences radio, déterminées d'après les indications de la tour de contrôle, sur les points et les niveaux de sortie de la zone de l'aérodrome.
- Procède au décollage après autorisation de la tour de contrôle :
 - o tient les commandes de poussée et surveille la vitesse ;
 - o rentre le train d'atterrissage et surveille la rentrée ;
 - o assure les communications avec les centres de contrôle.
- Assure le pilotage et la navigation pendant la croisière :
 - o procède à diverses vérifications (niveau et vitesse de vol, fonctionnement des instruments de conduite...);
 - o règle les équipements de radio-navigation ;
 - o assure les communications et s'informe de l'état de la météorologie en route et à destination.
- S'assure de la bonne exécution du service à bord pour les passagers :
 - o les informe des points survolés et de l'évolution du vol (horaires) ;
 - o s'informe auprès d'eux du bon déroulement du voyage ;
 - o les informe éventuellement des modifications du service (retard, changement des points d'escale ou de destination).
- Fait le choix définitif de l'aérodrome de dégagement (au cas où l'aérodrome prévu serait impraticable) en fonction des renseignements des centres d'informations météorologiques et en fonction de la quantité de carburant nécessaire au dégagement.
- Procède pendant la descente à la vérification de l'ensemble des équipements d'approche et d'atterrissage :
 - o vérifie les cartons des paramètres d'atterrissage ;
 - o assure les transmissions avec les postes de contrôle qui donnent l'autorisation de descente ;
 - o affiche les niveaux de vol et règle l'altimètre ;
 - o conduit l'approche et l'atterrissage de l'appareil en toute condition météorologique ;
 - o sort les volets du train d'atterrissage et surveille la sortie ;
 - o fait la surveillance extérieure.
- Assure le roulage de l'appareil vers la zone de parcage en veillant à la sécurité du cheminement.
- Etablit les différents rapports et comptes rendus d'exploitation (rapport du commandant).

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le pilote d'avion commercial en tant que commandant de bord :

- Organise ses activités en tenant compte de diverses contraintes :
 - o d'ordre technique : respect strict des limitations et des procédures propres à chaque appareil consignées dans des manuels d'utilisation, respect du plan de vol accepté par la tour de contrôle, respect des consignes données par les centres de contrôle ;

<ul style="list-style-type: none"> ○ Contrôle ○ Conséquences d'erreurs ○ Relations fonctionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> ○ d'ordre réglementaire : règlement international des transports aériens. règlement interne à chaque compagnie, strict respect des règles de sécurité (lecture obligatoire et exhaustive des listes de contrôle récapitulant les vérifications à faire dans chaque phase de vol et en cas d'alarme) ; ○ d'ordre économique : respect des consignes d'économie de carburant ; ○ d'ordre commercial : respect des horaires et des consignes des responsables de l'escale dans la mesure où il juge qu'elles ne mettent pas en cause la sécurité du vol. - Choisit en fonction des contraintes pré-citées et de l'appréciation des circonstances du vol (météo, charge commerciale, incidents éventuels) la meilleure route à suivre, la quantité de carburant à emporter, les aérodromes de dégagement, c'est-à-dire le plan de vol. En tant que simple pilote : <ul style="list-style-type: none"> - Détermine à tout instant, par vérification du fonctionnement des instruments de pilotage automatique et des divers systèmes de l'appareil, les conditions optimales de vol quant à la sécurité et au confort des passagers. - Contrôle direct de la navigation par les régulateurs des centres de contrôle en vol et des aérodromes et par les contrôles annuels en vol des contrôleurs officiels agréés par la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). - Contrôle indirect par lecture des journaux de bord et éventuellement lecture des "boîtes noires" placées à bord de chaque appareil. <p>Un mauvais calcul des paramètres à retenir, une mauvaise appréciation visuelle des circonstances extérieures, un mauvais contrôle des appareils automatiques, le non respect des règles de sécurité peuvent entraîner un retard dans l'exploitation et parfois des pertes humaines et matérielles graves.</p> <p>Le pilote de ligne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exerce en tant que commandant de bord une autorité sur l'ensemble de l'équipage (technique et commercial) : il contrôle le travail de chacun et est responsable de toutes les décisions prises. - Effectue un travail d'équipe avec le second pilote et le mécanicien, quand il y en a un à bord, pour tout ce qui touche aux différentes fonctions du bord (pilotage, navigation, mécanique et télécommunications). - S'informe auprès du mécanicien navigant de l'état des équipements, de la consommation de carburant et sur les performances de l'appareil pendant la durée de vol. - Est informé par les agents d'escale des conditions commerciales du vol. - Utilise les informations recueillies par le technicien de préparation des vols (voir article TM 04) pour établir le plan de vol. - S'informe auprès des passagers des bonnes conditions du vol. - Suit strictement les consignes des régulateurs de la circulation aérienne et s'informe auprès d'eux de l'état de la météorologie au sol.
--	--

<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme ○ Particularités 	<p>Travail en cabine de pilotage Déplacements continuels sur le territoire français ou à l'étranger.</p> <p>Horaires indépendants de toute régularité (jour, nuit, semaine, mois, année) pour les vols moyen et long courrier. Horaires s'effectuant plutôt de jour pour les vols courts. Horaires s'effectuant la nuit pour des vols spécialisés dans le transport du courrier postal.</p> <p>Conditions de travail pénibles en raison :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'exiguïté du local de pilotage ; - de l'atmosphère en air conditionné et de la pressurisation ; - du décalage horaire surtout pour les vols long courrier ; - de la tension nerveuse due à la rapidité des vols exigeant une très grande rapidité dans toutes les décisions à prendre et une vigilance constante.
--	--

<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct :</p> <p>Soit après la formation dispensée par l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile préparant les bacheliers, titulaires du baccalauréat C, âgés de 18 ans au moins et de 21 ans au plus, ayant suivi le programme A des classes de mathématiques supérieures et reconnus aptes physiquement (vue excellente, bonne audition) et psychologiquement à devenir pilote de ligne, au concours comportant des épreuves écrites et orales suivies d'un stage de sélection en vol.</p> <p>Soit avec les brevet et licence de pilote professionnel comme second pilote ou comme commandant de bord sur les appareils de moins de 20 tonnes.</p>
----------------------------------	--

Accès indirect :

Les brevets et licences peuvent être préparés en individuel et dans les aéroclubs. Des équivalences sont assurées avec les brevets militaires ou étrangers.

Les titulaires du brevet de pilote de ligne doivent, pour exercer leur emploi, être titulaires d'une licence les qualifiant pour la conduite d'un type d'appareil.

Conditions particulières : deux contrôles médicaux annuels sont nécessaires pour conserver la licence.

Emplois et situations accessibles

Evolution à l'intérieur de l'emploi :

- o par acquisition d'une nouvelle " qualification-appareil " permettant aux pilotes de conduire un autre type d'avion après une expérience plus ou moins longue dans la qualification précédente (2 à 5 ans) ;
- o par accession à la responsabilité de commandant de bord après une expérience plus ou moins longue, selon les compagnies, dans l'emploi de pilote, et après un stage approprié dans l'entreprise débouchant sur une promotion interne.

Accès possible aux fonctions d'instruction et d'encadrement des pilotes de la compagnie après une expérience variable selon les entreprises.

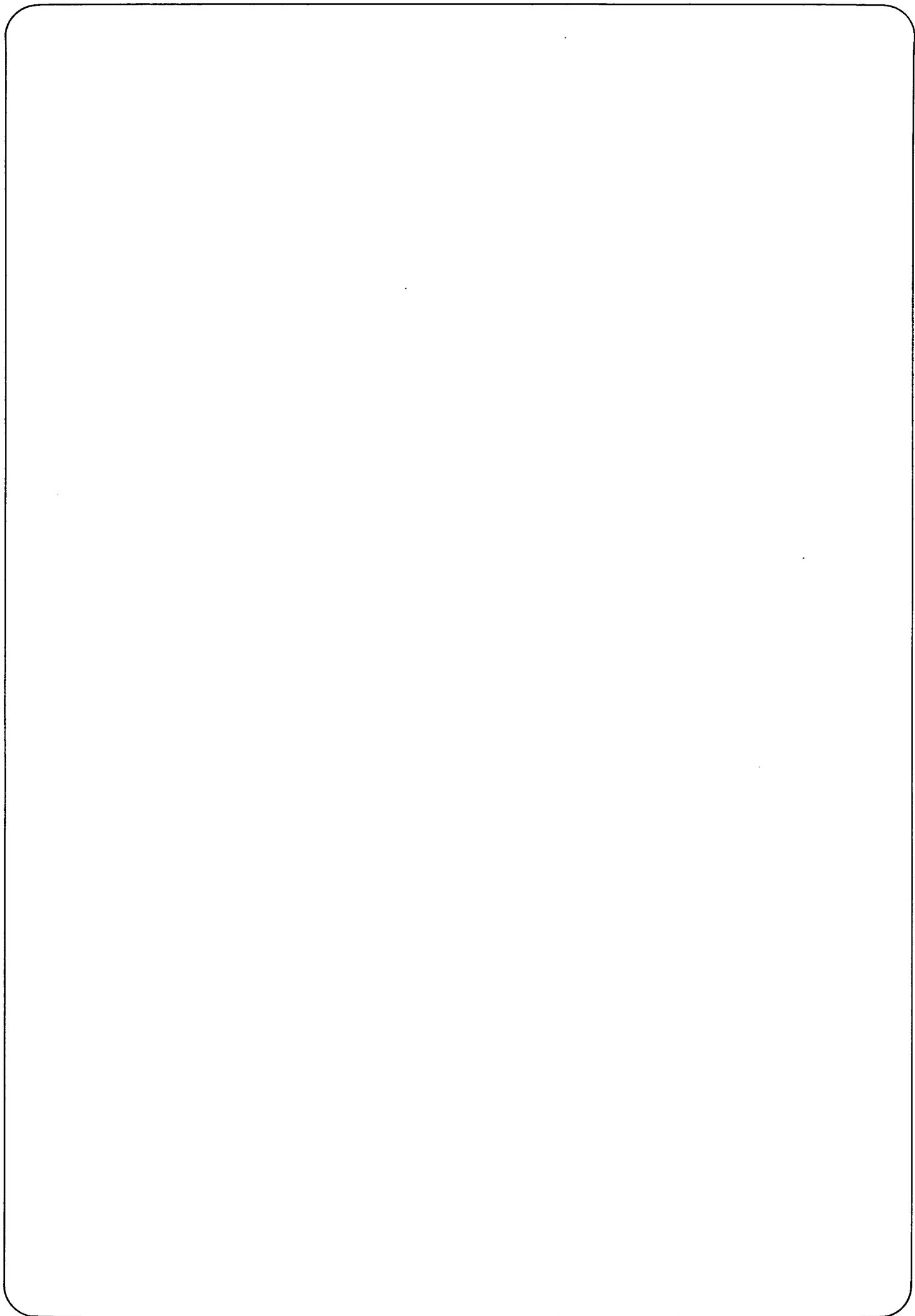
officier mécanicien navigant

TM 14

Définition	<i>Assure la mise en œuvre des appareils de propulsion ainsi que des divers systèmes hydrauliques d'un avion pour permettre le fonctionnement sûr et efficace de l'appareil pendant le vol.</i>
Situation fonctionnelle <ul style="list-style-type: none">o Entrepriseo Service	Entreprises de transport aérien possédant des avions nécessitant à bord cet emploi. Service des opérations aériennes assurant l'encadrement du personnel de conduite et la préparation technique des vols pour l'ensemble de l'exploitation ou pour un type de vols particuliers (centre moyen courrier, centre d'exploitation postal...).
Délimitation des activités	L'officier mécanicien navigant : <ul style="list-style-type: none">- S'occupe principalement de la fonction mécanique à bord et peut également participer aux autres fonctions (pilotage, navigation, radio...).- Rend compte de l'état de la machine mais n'est pas chargé, sauf cas exceptionnels (escale sans assistance par exemple), des réparations.
Description des activités	1 - Préparation du vol et inspection de l'avion <ul style="list-style-type: none">- Examine les différents documents contenus dans le dossier de vol établi par le technicien de préparation des vols (voir article TM 04) avec notamment des informations sur la météorologie, l'état de charge, la quantité de carburant proposée, les particularités techniques de l'appareil...- Procède à la visite pré-vol de l'appareil en liaison avec un mécanicien au sol :<ul style="list-style-type: none">o inspecte d'abord sommairement l'extérieur pour détecter d'éventuels fuites ou chocs ;o s'assure de la présence à bord des documents réglementaires (certificat de navigabilité, documents radio et d'entretien, manuel d'utilisation...);o procède au contrôle de fonctionnement de l'ensemble des mécanismes et servitudes : moteurs, instruments de navigation, commandes de vol, pilote automatique, système d'alimentation en carburant, système de sécurité... ;o vérifie à nouveau l'extérieur de l'appareil afin de déceler les éventuelles déficiences sur les roues, le fuselage, les réacteurs... ;o contrôle le bon état de la soute et le bon fonctionnement des équipements de secours et vérifie que le chargement est fait dans les meilleures conditions de sécurité (encombrement, arrimage, produits dangereux...).- Vérifie que la quantité de carburant est conforme à la décision du commandant et que sa répartition dans les réservoirs est correcte. 2 - Exécution du vol <ul style="list-style-type: none">- Informe le commandant lorsqu'il est arrivé à bord, sur l'état de l'appareil et ses particularités ainsi que sur la quantité de carburant embarquée.- Participe à la préparation du décollage avec les pilotes :<ul style="list-style-type: none">o calcule les paramètres de décollage concernant les moteurs en fonction de la température et de la charge et compare les résultats à ceux obtenus par le pilote ;o assure sur certains avions la mise en route des moteurs en collaboration avec l'équipage.- Met en route, surveille et coupe la climatisation et la pressurisation cabine.- Procède aux vérifications des circuits liés aux moteurs et des équipements en service pendant le décollage et la montée par lecture de "check-lists" et surveillance des tableaux de commande et réajuste éventuellement la puissance de poussée.- Suit la rentrée du train et des volets.- Détermine les paramètres nécessaires à l'utilisation des moteurs pendant la phase de croisière (en fonction de l'altitude, de la température extérieure et du poids de l'avion) et vérifie qu'ils sont conformes aux normes de l'appareil.

	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Peut aussi</i> : <ul style="list-style-type: none"> o participer pendant la période de croisière, à l'activité de suivi de navigation par le réglage des équipements de radio-navigation ; o assurer des relevés systématiques sur les performances des moteurs et sur la consommation en carburant afin de calculer la quantité de carburant nécessaire pour atteindre l'aéroport de décollage. - Intervient si une avarie se déclare dans un élément : <ul style="list-style-type: none"> o détecte et analyse la panne ; o répare éventuellement lui-même si c'est possible ; o fait prévenir les services d'escale afin qu'ils préparent leur intervention. - Prend note des informations météorologiques sur les aérodromes survolés. - Rédige les paramètres du " carton d'atterrissage " (masse et vitesse à l'atterrissage, cheminement en cas de remise des gaz). - S'assure que les limitations sont respectées par lecture des " check-lists ", au moment de la descente, et surveille le fonctionnement de l'ensemble des mécanismes et en particulier les circuits hydrauliques. - Veille à la sortie du train et des volets. - <i>Peut aussi</i> annoncer à haute voix, pendant l'approche et jusqu'à l'atterrissage, les altitudes réelles de l'avion d'après les indications de la radio-sonde. - Coupe, après le parage de l'avion, les moteurs et les systèmes encore en fonctionnement. - Fait une inspection extérieure de l'avion. - Rédige un compte rendu où sont consignés les paramètres de l'appareil pendant le vol (performance des moteurs, consommation...) ainsi que les éventuelles anomalies. - <i>Peut aussi</i> dans les escales sans assistance coordonner le travail d'entretien à l'escale si des réparations sont nécessaires sur l'avion.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Contrôle o Conséquences d'erreurs o Relations fonctionnelles 	<p>L'officier mécanicien agit par délégation du commandant.</p> <p>Le rôle et les activités du mécanicien sont décrits de manière précise dans le manuel d'exploitation agréé par la D.G.A.C.</p> <p>Le contenu et le déroulement de ses interventions doivent respecter les consignes contenues dans divers documents (manuel d'utilisation où sont indiquées les limitations propres à chaque appareil, récapitulant les divers contrôles à opérer avant et pendant le vol, procédures de secours...) ou faire suite aux signaux émis par les équipements (alarmes sonores et visuelles par exemple).</p> <p>Il doit analyser les performances des équipements par rapport aux données de vol et propose, s'il le juge nécessaire, des modifications de la navigation (vitesse et niveau de vol) au commandant de bord qui décide en dernier ressort.</p> <p>Contrôle direct :</p> <ul style="list-style-type: none"> o par le commandant, en vol ; o en vol par des contrôleurs officiels agréés par la Direction générale de l'aviation civile ; o par les boîtes noires qui ont des paramètres mécaniques. <p>Une visite pré-vol trop rapide, des contrôles en vol insuffisants peuvent entraîner des retards dans l'exploitation ou des pertes humaines ou matérielles graves.</p> <p>L'officier mécanicien navigant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Participe au travail collectif de l'équipage en contrôlant et analysant l'ensemble des informations à sa disposition. - Travaille avec le second pilote pour la détermination des paramètres de décollage. - Contrôle les quantités de carburant embarquées et éventuellement l'arrimage en soute. - Dialogue avec le technicien d'entretien afin de bien connaître l'état de la machine. - Informe le service entretien des points particuliers qu'il a constatés. - Peut éventuellement superviser une équipe de réparateurs dans une escale non assistée.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Milieu ● Rythme 	<p>Travail en cabine de pilotage, avec déplacements continuels sur le territoire français ou à l'étranger.</p> <p>Horaires de travail généralement indépendants de toute régularité (jour-nuit, semaine, mois, année) mais l'allocation des heures et jours de repos est strictement réglementée en fonction des temps de travail effectués.</p>

o Particularités	<p>Certains types d'exploitation (sur le territoire national ou pour le transport du courrier) entraînent une plus grande régularité des horaires.</p> <p>Conditions pénibles de travail en raison :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'exiguïté du poste d'équipage ; - de l'atmosphère en air conditionné et de la pressurisation ; - du décalage horaire surtout pour les vols long courrier ; - de la tension nerveuse due à la rapidité des vols exigeant une très grande rapidité dans toutes les décisions à prendre et une vigilance constante.
Conditions d'accès	<p>Accès direct : pour les titulaires du brevet et de la licence d'officier mécanicien navigant, avec des conditions d'âge après préparation :</p> <ul style="list-style-type: none"> o soit des épreuves théoriques du brevet à l'ENAC, avec un BTS ou un DUT (spécialités métallurgie, travaux publics, génie électrique) et stage pratique préparé dans les entreprises ; o soit des épreuves théoriques et pratiques en individuel, ou dans des écoles privées en aéroclub et à partir d'un niveau équivalent au BTS ou DUT.
Emplois et situations accessibles	<p>Accès à la responsabilité d'instructeur après quelques années dans l'emploi et après avoir suivi un stage de trois semaines auprès d'un centre officiel de formation (de la DGAC).</p> <p>Accès possible aux tâches d'encadrement du personnel mécanicien navigant.</p>



<p>Autres appellations</p>	<p>Pilote portuaire - Pilote hauturier.</p>
<p>Définition</p>	<p><i>Assiste les commandants dans les manœuvres des navires à l'entrée ou à la sortie des ports et dans les zones maritimes très fréquentées.</i></p>
<p>Situation fonctionnelle</p> <ul style="list-style-type: none"> o Entreprise o Service 	<p>Syndicat professionnel ou société anonyme de pilotes (organisation propre à chaque port).</p> <p>Station de pilotage du port.</p>
<p>Délimitation des activités</p>	<p>Le pilote maritime :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est un conseiller nautique du commandant (voir article TM 16) ; il dirige les manœuvres avec l'accord du commandant qui reste maître de son bateau. - Exerce son activité dans une zone délimitée où le pilotage est reconnu obligatoire (dans les ports : pilote portuaire), ou facultatif (en haute mer : pilote hauturier). - Est co-proprétaire avec les autres pilotes des biens et matériels de la station de pilotage où ils travaillent à tour de rôle. L'un d'eux peut être élu président et chargé de l'organisation et de la gestion du service ; et accomplit ou non en plus des fonctions de navigation, selon l'importance du port.
<p>Description des activités</p>	<p>1 - Organisation des manœuvres</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est désigné, à partir de la liste des demandes d'entrée et sortie de port des navires et en fonction d'un tour de rôle, pour assister un commandant. - Entre en contact radio avec le navire pour les premières consignes d'approche : heure d'entrée au port, attente au mouillage, lieu et heure de sa venue sur le navire... - Recherche les compléments d'informations nécessaires auprès des autorités portuaires : place affectée au navire dans le port, position des autres bateaux, météorologie, hauteur des fonds... - Se rend sur le bateau au moyen d'une pilotine. - Se renseigne auprès du commandant, dès son arrivée, sur les caractéristiques du bateau : puissance, vitesse, tirant d'eau, problèmes particuliers... - Détermine les manœuvres en fonction du navire et des renseignements reçus et présente ses choix au commandant : route à suivre, placement du bateau par rapport au quai, nombre de remorqueurs, bassins à traverser, obstacles à la navigation, etc. <p>2 - Direction des manœuvres et de la conduite</p> <ul style="list-style-type: none"> - Donne ou fait donner par le commandant les ordres de manœuvre : <ul style="list-style-type: none"> o au chef mécanicien : vitesse, nombre de tours d'hélices... ; o aux officiers de conduite : nombre de degrés à droite ou à gauche... ; o aux remorqueurs et aux lamaneurs (voir article auxiliaire de manœuvres TM 33) lorsque le navire est près du quai : les emplacements, la position, la vitesse du navire. - Fait signer un bon de pilotage au commandant lorsque la manœuvre est terminée et regagne la station.

Responsabilité et autonomie <ul style="list-style-type: none"> ○ Instructions ○ Contrôle ○ Conséquences d'erreurs ○ Relations fonctionnelles 	<p>Le pilote reçoit son affectation sur les navires et les renseignements nécessaires de la station de pilotage ; il organise seul son travail et en est entièrement responsable sauf en cas de désaccord avec le commandant qui prend alors la responsabilité de sa décision.</p> <p>Contrôle par le commandant et les autorités portuaires qui suivent en permanence la manœuvre.</p> <p>Les risques d'erreurs sont nombreux avec des conséquences importantes (collisions, accidents corporels, risques de pollution) et peuvent entraîner des sanctions disciplinaires ou des poursuites judiciaires ou pénales à l'encontre du pilote.</p> <p>Le pilote :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Participe avec les autres pilotes au fonctionnement de la station. - Travaille en étroite relation avec le commandant du navire qui garde la responsabilité du personnel. - Echange des informations avec les officiers portuaires (tour de contrôle, météo), et les commandants des remorqueurs. - Donne des consignes au marin ou au patron de la pilotine qui le transporte du quai au bateau.
Environnement <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme ○ Particularités 	<ul style="list-style-type: none"> - Travail sur un navire. - Déplacements constants dans le port et/ou en zone côtière. - Horaires irréguliers avec interventions de nuit, dimanche et jours fériés. - Service en continu d'une ou deux semaines suivies d'une période de repos compensateur. Présence permanente pendant le service avec deux ou trois interventions sur navire de quatre ou cinq heures chacune pour les pilotes portuaires, pour les pilotes hauturiers, une intervention peut durer plusieurs jours. - Travail exigeant une grande vigilance et comportant des risques (surtout lors de la montée sur le navire depuis la pilotine). - Statut particulier : pas de hiérarchie, copropriété des biens avec monopole de pilotage, dans le port ou la zone portuaire.
Conditions d'accès	<p>Accès indirect : sur concours de recrutement propre à chaque port ouvert aux titulaires de la Marine Marchande, remplissant certaines conditions de niveau de brevet, d'ancienneté de navigation et d'âge.</p> <p>De plus, les candidats doivent obligatoirement satisfaire à certaines conditions d'aptitude physique contrôlées par des tests et par une visite médicale.</p>
Emplois et situations accessibles	<p>Aucun accès direct à un autre emploi n'a été observé.</p>

Commandant de navire

TM 16

Autres appellations	Capitaine au long cours - Capitaine de 1 ^{re} classe - Capitaine 2 ^e classe - Capitaine de la marine marchande - Capitaine côtier.
Définition	<i>Assure la direction générale d'un navire effectuant des transports maritimes commerciaux (passagers et marchandises) ou de travail en mer, dirige effectivement les manœuvres et la conduite, coordonne et surveille l'ensemble des activités du bord.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprises de transport maritime.- Toutes entreprises de travail en mer (dragage, balisage, remorquage, recherche-exploitation pétrolière...).- Agence ou service d'armement exploitant ces navires naviguant soit au long cours, soit par cabotage.- Service transport maritime.
Délimitation des activités	<p>Le commandant de navire :</p> <ul style="list-style-type: none">- Est assisté d'un pilote dans les manœuvres portuaires ou dans certaines zones côtières (voir article pilote maritime TM 15) à moins qu'il ne possède une licence pour le port considéré : il remplit alors les deux fonctions de commandant et de pilote.- Exerce, en fonction de son brevet (capitaine 1^{re} classe, 2^e classe, côtier...) et selon la réglementation, ses activités sur des navires de tonnage et de puissance plus ou moins importants et pour des parcours de distances différentes (zone de cabotage, de long cours).- Délégué la direction du service "pont" ou "conduite exploitation" au second capitaine.- Délégué la direction du service technique ou "technique entretien" au chef mécanicien.
Description des activités	<p>DIRECTION DES MANŒUVRES ET DE LA CONDUITE</p> <p>1 - Manœuvres entrées - sorties de port</p> <ul style="list-style-type: none">- Se rend sur la passerelle.- S'assure par l'intermédiaire des officiers que chaque membre de l'équipage est à son poste et par l'intermédiaire du chef mécanicien de l'état des machines.- Demande l'autorisation de sortie ou d'entrée par radio aux autorités portuaires.- Dirige les manœuvres en utilisant les moyens d'évolution du bateau ou des aides extérieures (remorqueurs, lamaneurs). <p>Dans les ports avec station de pilotage :</p> <ul style="list-style-type: none">- Accueille le pilote et le renseigne sur les caractéristiques de son navire.- Reçoit les conseils du pilote pour les manœuvres.- Donne en conséquence les ordres aux différents postes de manœuvres ou laisse agir le pilote sous son contrôle.- Reprend la conduite du navire à la fin des manœuvres, ou entre-temps s'il le juge nécessaire. <p>2 - Conduite en mer</p> <ul style="list-style-type: none">- Trace la route à suivre : la plus courte et la meilleure compte tenu des caractéristiques du bateau et des conditions météorologiques en utilisant des cartes marines, les phares et instructions nautiques, les renseignements météorologiques par radio ou fac similé, les calculs des officiers de conduite situant la position géographique du navire (le point).

- Donne par écrit les indications relatives à la route à suivre aux officiers de quart
- Assure lui-même la conduite chaque fois qu'il le juge utile (en temps de brume, de tempête, passages resserrés, accostage...).
- *Peut aussi* sur les petits bateaux à faible effectif être chef de quart (voir article officier de la navigation maritime TM 18).
- S'assure de la bonne tenue du journal nautique par les officiers et le vise journalièrement.

COORDINATION ET SURVEILLANCE DES ACTIVITÉS DU BORD

1 - Gestion du personnel

- Organise le travail à bord et délègue l'encadrement des différentes tâches aux officiers.
- Contrôle régulièrement les résultats du travail à bord soit directement, soit par échange avec les officiers, soit par les journaux (de la passerelle, des machines, de la radio...) qu'il contresigne périodiquement.
- Fait un rapport et note chaque membre de l'équipage.
- Supervise les présences au départ, aux escales, aux postes de travail et signe les feuilles relatives aux états de travail du personnel.

2 - Gestion des équipements

- Surveille l'état du navire et des équipements, par les rapports du chef mécanicien, le relevé des anomalies, le contrôle des indications du tableau de bord.
- Signe les demandes d'approvisionnements (carburant, vivres, équipements).

3 - Exploitation commerciale

- Contrôle et contresigne les documents commerciaux et les déclarations en douane.
- Peut prendre une décision de refus ou d'admission de passager ou marchandise non prévue par la compagnie.
- Rédige le rapport de mer retraçant au jour le jour les conditions du voyage (navire, cargaison), le fait viser ("affirmation") auprès du Tribunal de commerce ou au Consulat à chaque escale.
- *Peut aussi* en cas de nécessité :
 - o agir en tant qu'officier d'état civil (décès, naissance, testament) ;
 - o décider d'appeler un médecin (consultation auprès d'un médecin par radio).

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le commandant reçoit de la direction de la compagnie une mission à remplir définie dans un contrat d'expédition (une lettre d'instruction de voyage ou une charte-partie) avec des moyens pour la remplir (navire, équipage) et dont la préparation est assurée par le service armement. Il organise ses activités et celles de son équipage et prend toutes les décisions importantes de façon autonome, notamment celles concernant la sécurité de l'équipage du navire et de la cargaison. Il en est le seul responsable pendant tout le temps du voyage. Il peut dérouter le navire ou le faire relâcher dans un port non prévu, s'il le juge nécessaire. En cas d'avarie ou de sinistre grave, il procède à une délibération des officiers principaux de l'équipage et décide en commun la mise en avarie du navire.

o Contrôle

Le commandant contacte régulièrement le service commercial pendant le voyage afin de rendre compte du déroulement du transport. Après la mission il fait un rapport écrit ou oral au capitaine d'armement et au service commercial. Une appréciation des résultats de chaque voyage est effectuée et si des anomalies sont constatées (retard, avarie, marchandises endommagées...) une enquête sur les responsabilités est menée par la direction de l'armement. De manière générale, le commandant est tenu pour responsable de l'ensemble de l'exploitation du navire pendant la durée du voyage.

o Conséquences d'erreurs

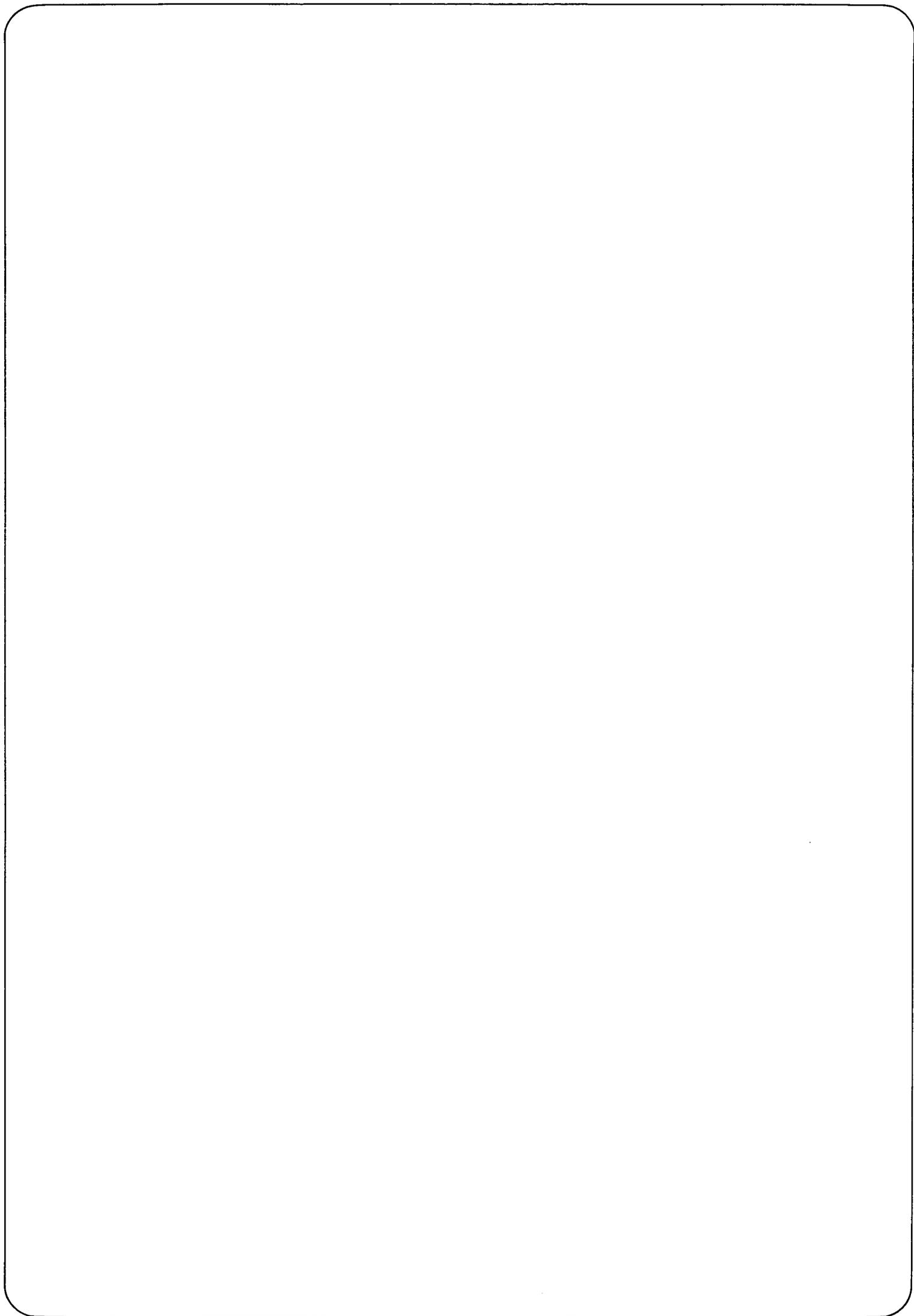
Des erreurs de décision dans les manœuvres, la conduite et dans l'exploitation commerciale, ou des négligences dans le contrôle des personnes ou des machines peuvent avoir des conséquences graves : avaries du bateau, accidents corporels, matériels, pollution (marée noire) dont le commandant est juridiquement responsable.

o Relations fonctionnelles

Le commandant de navire :

- Exerce une responsabilité hiérarchique sur tous les membres de l'équipage pendant la durée de la mission.
- Est en relation étroite avec la direction de l'armement avant le départ pour définir sa mission, pendant le voyage pour échanges d'informations et en fin de traversée pour rendre compte de la réalisation de sa mission.
- Est en relation pour les informations d'ordre matériel avec les services commerciaux et techniques de la compagnie (en France ou à l'étranger).

	<ul style="list-style-type: none"> - Est le représentant de l'armateur auprès des clients, des autorités douanières ou de la police des Affaires maritimes, sanitaires ou des consulats. - Peut représenter l'armateur auprès des responsables des chantiers navals en cas d'avaries du navire en cours de mission.
Environnement <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme o Particularités 	<p>Travail s'effectuant en bureau ainsi qu'en salle (à la passerelle) et sur les différentes parties du navire. Déplacements constants en mer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas d'horaire régulier, disponibilité permanente pendant la traversée. - Généralement 16 jours de repos pour 30 jours d'embarquement, mais la durée des voyages dépend de la compagnie et des transports effectués et elle peut aller jusqu'à plusieurs mois. - En mer, les responsabilités du commandant sont très variées et exigent une disponibilité permanente. - Eloignement fréquent du domicile. - Contraintes de la vie en collectivité.
Conditions d'accès	<p>Accès direct : possible sous réserve de la possession du brevet mais rare du fait de la règle d'ancienneté appliquée par les compagnies.</p> <p>Accès indirect : avec possession du titre réglementaire en fonction de la puissance et du tonnage du bateau, et une expérience de plus de 5 ans de navigation en tant que lieutenant et second capitaine.</p> <p>Des conditions d'aptitude physique sont exigées (normes sensorielles fixées par arrêté) contrôlées annuellement par des tests et une visite médicale.</p>
Emplois et situations accessibles	<p>Evolution dans l'emploi-type : " Capitaine de 1^{re} classe " est le grade le plus élevé, l'avancement s'effectue ensuite par l'attribution de navires de tonnage et/ou de puissance de plus en plus importants.</p> <p>Passage à d'autres emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accès à l'emploi de pilote après réussite à un concours (voir article pilote maritime TM 15). - Accès aux emplois : <ul style="list-style-type: none"> o de l'administration des Affaires maritimes (sur concours) ; o du commerce, de l'administration ou de la direction de compagnies maritimes ; o d'expertise auprès des assurances (capitaine-expert) et des sociétés de classification maritime. o d'enseignant dans les Ecoles nationales de la marine marchande. o de commandant et officier de port : après réussite aux concours.



Définition	<i>Organise et contrôle les opérations spécifiques du service "pont" d'un navire de la marine marchande.</i>
Situation fonctionnelle <ul style="list-style-type: none"> o Entreprise o Service 	<p>Entreprises de transport maritime.</p> <p>Service "pont" chargé de la conduite, de l'exploitation commerciale et de la sécurité du navire pendant une mission.</p>
Délimitation des activités	<p>Le second capitaine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dirige, par délégation du commandant, l'ensemble du service "pont" ; il est assisté, sur les navires à équipage important, par des officiers chargés de certaines activités spécifiques du pont : sécurité, santé de l'équipage, mise à jour des cartes et des documents nautiques. - Est assisté, sur les navires aux rotations fréquentes, par un capitaine d'arme (voir article maître d'équipage TM 19), qui élabore le plan quotidien du chargement. - A des interventions variables selon le type de marchandises transportées : il a une responsabilité particulièrement grande sur les navires transportant des produits dangereux (hydrocarbures, gaz...). - Participe aux quarts à la passerelle comme les autres officiers de la navigation maritime (voir article TM 18). - Est habilité à remplacer le commandant en cas d'incapacité de ce dernier.
Description des activités	<p>1 - Opérations relatives à la charge commerciale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détermine avant le départ, le plan de chargement des marchandises afin de préserver l'équilibre du bateau : <ul style="list-style-type: none"> o analyse la nature et la quantité des marchandises embarquées ; o demande au chef mécanicien les volumes de carburant et d'eau douce qui lui sont nécessaires ; o fait des calculs de stabilité du navire (assiette et tirant d'eau) ; o détermine l'emplacement des marchandises en tenant compte des places obligatoires ; o prévoit le ballastage. - Organise et surveille les opérations de manutention à bord : <ul style="list-style-type: none"> o indique le travail à faire au maître d'équipage ; o intervient pour toute anomalie signalée par le maître d'équipage ; o <i>peut aussi</i> comptabiliser les heures de travail des équipes de dockers. - <i>Peut aussi</i>, sur un bateau de passagers, organiser l'embarquement et résoudre tout problème pouvant se poser aux passagers (erreurs de places, de cabine...). - Surveille ou fait surveiller sur un navire transportant des liquides, les niveaux dans les cuves, ainsi que les températures des hydrocarbures. - Présente les manifestes à l'Inspecteur des Douanes et l'assiste lors des contrôles. <p>2 - Entretien du pont</p> <ul style="list-style-type: none"> - Donne les directives de graissage, peinture, nettoyage au maître d'équipage. - Contrôle la réalisation de l'entretien. - Vérifie ou fait vérifier le matériel de sécurité : canots, extincteurs, systèmes d'alerte... <p>3 - Sécurité à bord</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organise et dirige les exercices de sauvetage et de lutte contre l'incendie. <p>4 - Conduite</p> <ul style="list-style-type: none"> - Surveille la route pendant son quart (voir article TM 18 officier de la navigation maritime).

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le second capitaine :

- Reçoit des instructions générales et le travail à réaliser de la part du commandant.
- Elabore le plan de chargement mais dans le cas où il déterminerait une surcharge du navire, la décision du chargement ou non de la marchandise est prise par le commandant. Il est responsable du service pont (entretien, cargaison, conduite...) qui lui est confié mais doit en rendre compte systématiquement et soumettre les décisions importantes au commandant.

Dans le cas où il remplace le commandant, il est alors entièrement autonome et responsable de l'ensemble du navire.

o Contrôle

- Contrôle des résultats de l'ensemble de l'activité du titulaire par le commandant qui le note.

- Un contrôle plus systématique peut être effectué à la suite d'une faute professionnelle ou d'un incident.

o Conséquences d'erreurs

Des erreurs peuvent se produire dans la conduite ou le non respect de règles de sécurité ou bien dans le chargement (et le déchargement) des marchandises, entraînant des conséquences graves, accidents, avaries du bateau, pollution, dommage sur les marchandises.

o Relations fonctionnelles

Le second capitaine exerce une responsabilité hiérarchique sur le personnel du service qu'il dirige par l'intermédiaire du maître d'équipage ou directement (matelot lors de la conduite).

Le second capitaine est en relation étroite avec le service commercial et/ou armement pour l'exploitation de la cargaison au départ, à l'arrivée et aux escales (agents correspondants).

Peut aussi avoir des contacts avec les chefs mécaniciens ou électriciens pour des réparations d'entretien ou de sécurité. Le second capitaine reçoit et présente les documents aux autorités douanières.

Environnement

o Milieu

Travail s'effectuant sur le navire, à l'exception de la salle des machines.
Déplacements constants en mer.

o Rythme

Horaires 2 quarts de 4 heures (un de jour, un de nuit) et quelques heures de travail de jour.

16 jours de congé pour un mois d'embarquement. La durée d'embarquement (un à plusieurs mois) dépend de la compagnie, des voyages effectués...

o Particularités

Eloignement fréquent du domicile.

Contraintes de la vie en collectivité.

Conditions d'accès

Accès direct : non observé mais possible avec les brevets réglementaires variables en fonction de la puissance et du tonnage du navire : brevet de capitaine côtier, capitaine de 2^e classe ou de 1^{re} classe.

Accès indirect : avec le brevet réglementaire correspondant, plus une expérience d'officier de conduite.

Conditions particulières : des conditions d'aptitude physique sont exigées (normes sensorielles fixées) contrôlées par des tests et une visite médicale annuelle.

Emplois et situations accessibles

Evolution dans l'emploi-type : promotion dans le même emploi par affectation sur des navires de plus en plus puissants et automatisés (avec possession du brevet réglementaire correspondant).

Promotion : accès à l'emploi de commandant après plusieurs années d'expérience en fonction des disponibilités existant dans la compagnie.

Officier de la navigation maritime

TM 18

Autres appellations	Officier de sécurité - Lieutenant chef de quart.
Définition	<i>Dirige la conduite du navire pendant son quart et assiste le second capitaine dans les diverses activités spécifiques du pont.</i>
Situation fonctionnelle <ul style="list-style-type: none">o Entrepriseo Service	Entreprises de transport maritime. Service pont à bord du navire.
Délimitation des activités	Chacun des officiers de la navigation maritime est responsable de la conduite du navire pendant son quart. L'officier de conduite peut être spécialisé, pendant son temps d'embarquement sur un navire, dans l'une des activités du pont (sécurité, santé, documents nautiques) ou être chargé de l'ensemble de ces activités, généralement sur un navire à équipage restreint.
Description des activités	CONDUITE <ul style="list-style-type: none">- Surveillance, pendant son quart, le respect de la route décidée par le commandant et apporte des corrections s'il le juge nécessaire (raisons météorologiques) :<ul style="list-style-type: none">o surveillance à vue et sur écran radar l'absence d'obstacles ;o fait le point afin de repérer la position du navire, en utilisant les différents instruments de mesure (goniomètre, sextant, girocompas...);o trace la route suivie sur les cartes ;o fait les observations météorologiques.- Surveillance sur le tableau de bord les alarmes incendie et moteurs ainsi que la vitesse du navire.- <i>Peut aussi</i> assurer la veille radio.- Rédige en fin de quart le journal de la passerelle où il note la route suivie, les calculs effectués et les incidents survenus.- Assiste le commandant lors des manœuvres :<ul style="list-style-type: none">o surveillance à l'avant ou à l'arrière les évolutions du navire par rapport au quai et aux autres navires et en informe le commandant ;o retransmet les ordres du commandant au maître d'équipage (voir article TM 19) et aux matelots (voir article TM 20). ACTIVITÉS ANNEXES DU PONT <ul style="list-style-type: none">1 - Documents nautiques<ul style="list-style-type: none">- Met à jour, à partir des fascicules hebdomadaires de la marine, les documents nautiques (cartes, instructions, livres des feux et radio-sigaux) ; porte les corrections, annote les changements et les suppressions éventuelles.2 - Sécurité<ul style="list-style-type: none">- Organise les exercices incendie et sauvetage :<ul style="list-style-type: none">o prépare les plans des exercices en tenant compte des diverses contraintes propres à chaque navire (isolement des compartiments, les systèmes d'alerte existant, les liaisons téléphoniques...) et en faisant au besoin les croquis de la zone considérée ;o dirige l'exercice ;o rédige un rapport après chaque exercice.- Surveillance l'entretien de tous les équipements de sécurité et de secours :<ul style="list-style-type: none">o établit un programme d'entretien annuel ou hebdomadaire, selon les instruments à entretenir ;o contrôle régulièrement le travail fait par les matelots.- Organise les opérations en cas d'incendie ou de sauvetage.

	<p>3 - Formalités administratives</p> <p>Tient à jour les documents administratifs du personnel (liste d'équipage, dates d'embarquement, congés...).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablit les déclarations de marchandises possédées par chaque membre de l'équipage, exigées par les services des douanes. - Tient à jour le bulletin de vaccinations des membres de l'équipage. <p>4 - <i>Peut aussi agir comme médecin du bord</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Prescrit des médicaments pour de petites maladies. - Tient la pharmacie du bord. - Contacte les services médicaux à terre en cas de maladie grave d'un membre de l'équipage afin de lui apporter les premiers soins.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Contrôle o Conséquences d'erreurs o Relations fonctionnelles 	<p>L'officier reçoit des instructions générales et le travail à réaliser du commandant et du second capitaine.</p> <p>Il est responsable des activités qui lui sont confiées mais doit rendre compte systématiquement et soumettre toutes les décisions importantes au commandant et/ou au second capitaine : ainsi, avant d'apporter des modifications relativement importantes à la route, il doit en avertir le commandant.</p> <p>Contrôle des résultats de l'ensemble des activités du titulaire par le second capitaine ou directement par le commandant (qui le note).</p> <p>Un contrôle plus systématique peut être effectué à la suite d'une faute professionnelle ou d'un incident.</p> <p>Des erreurs peuvent se produire dans la conduite par suite d'erreur d'appréciation ou du non respect de règles de sécurité ainsi que dans l'entretien ou le chargement du navire entraînant des conséquences graves : accidents, avaries du bateau, pollution, pertes financières.</p> <p>L'officier de la navigation maritime :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A une responsabilité fonctionnelle sur les membres de l'équipage du service dont il est chargé (matelots lors de la conduite ou de l'entretien...). - Est en relation avec les autorités sanitaires et douanières pour la présentation des fiches sanitaires et les formalités douanières pour l'équipage. - Contrôle le travail des dockers (pendant son quart à l'escale). - Indique aux services météorologiques les relevés qu'il a fait.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme o Particularités 	<p>Travail s'effectuant sur les différentes parties du navire et surtout à la passerelle. Déplacements constants en mer.</p> <p>Horaires : deux quarts de quatre heures (un de jour, un de nuit) et quelques heures de travail de jour.</p> <p>16 jours de congé pour un mois d'embarquement. La durée d'embarquement dépend de la compagnie ainsi que des voyages effectués, elle peut aller de un à plusieurs mois.</p> <p>Eloignement fréquent du domicile. Contraintes de la vie en collectivité.</p>
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct avec brevet réglementaire pour la conduite : Brevet d'officier chef de quart ou Brevet de chef de quart.</p> <p>Accès indirect : après une période de deux ans de navigation en tant que maître ou matelot et après réussite au diplôme préparé dans les écoles nationales.</p> <p>Conditions particulières : des conditions d'aptitude physique sont exigées (normes sensorielles en particulier) contrôlées par tests et visites médicales.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Promotion : avec le diplôme réglementaire, peut être nommé second capitaine.</p>

Autres appellations	Maître d'équipage pompiste - Bosco.
Définition	<i>Répartit et contrôle le travail d'une équipe de matelots pour l'exécution des activités spécifiques du pont sur un navire de la marine marchande.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Entreprises de transport maritime. Service pont du navire s'occupant de la navigation, de la charge commerciale et de l'entretien de la coque.
Délimitation des activités	Le maître d'équipage : - Est parfois spécialisé en fonction du type de navire sur lequel il exerce son activité ; exemple : maître d'équipage pompiste spécialisé dans la manutention des liquides (pétroliers, navires pour le transport du vin...). - Peut participer aux activités du pont au même titre que les matelots.
Description des activités	<p>1 - Manœuvres</p> <ul style="list-style-type: none"> - Transmet oralement aux matelots les ordres d'amarrage donnés par le commandant et les officiers. - Surveille le travail des matelots : <ul style="list-style-type: none"> o manœuvres d'amarrage ; o rangement des cordages, de la passerelle. <p>2 - Chargement et déchargement des marchandises</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organise et vérifie les activités de chargement en fonction du plan d'embarquement des marchandises : <ul style="list-style-type: none"> o mise en place du matériel : pompes, treuils, grues... ; o manipulation de ces appareillages sur le bateau par les matelots ; o rangement et arrimage correct des marchandises. - Contrôle le ballastage et le déballastage du navire effectué par un matelot. - <i>Peut aussi</i> faire des mesures de contrôle des liquides embarqués dans chaque cuve et tout au long de l'embarquement. - <i>Peut aussi</i> assurer lui-même le chargement ou le déchargement des liquides (pétrole, vin...) ainsi que l'entretien des cuves : <ul style="list-style-type: none"> o choisit les cuves à charger en fonction du plan de chargement ; o dispose les flexibles et met en route les pompes. <p>3 - Entretien</p> <ul style="list-style-type: none"> - Répartit le travail d'entretien du pont en fonction des quarts des matelots et de l'urgence des tâches à réaliser : <ul style="list-style-type: none"> o peinture et graissages divers ; o nettoyage du pont ; o contrôle du matériel de sécurité. - Contrôle le travail des matelots. - <i>Peut aussi</i> participer lui-même à ces travaux. - Tient la feuille de présence et indique les heures supplémentaires effectuées par chaque matelot.
Responsabilité et autonomie o Instructions	Le maître d'équipage reçoit les instructions de la part du second capitaine (voir article TM 17 second capitaine) pour ce qui concerne l'organisation du travail des matelots affectés au pont. Les autres officiers peuvent également lui indiquer le travail à faire occasionnellement : officier de sécurité, officier mécanicien... Les instructions peuvent être écrites (plan de chargement, carnet d'entretien...) ou orales.

<ul style="list-style-type: none"> ○ Contrôle ○ Conséquences d'erreurs ○ Relations fonctionnelles 	<p>Un contrôle sur les résultats de son activité est exercé systématiquement par le second capitaine.</p> <p>Une mauvaise surveillance des travaux effectués par les matelots peut entraîner une dégradation du matériel ou des marchandises. Des conséquences plus graves (accidents) sont en principe évitées du fait des contrôles des officiers.</p> <p>Le maître d'équipage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encadre une équipe de matelots dont il organise et contrôle le travail. - A des relations avec les services entretien dans les ports pour les réparations à effectuer. - <i>Peut aussi</i> coordonner avec les chefs d'équipe de dockers l'organisation et la surveillance de l'embarquement et du débarquement des marchandises.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme ○ Particularités 	<p>Travail s'effectuant sur toutes les parties du navire. Déplacements constants en mer.</p> <p>Horaire normal de jour avec dépassements fréquents. Dans la marine marchande, généralement un mois d'embarquement suivi de 16 jours de repos compensatoire mais cette durée dépend de la compagnie et du voyage à effectuer qui peut atteindre deux à trois mois.</p> <p>Eloignement fréquent du domicile. Contraintes de la vie en collectivité.</p>
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès indirect : expérience de 10 ans minimum en tant que matelot avec possession du certificat d'apprentissage maritime.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Cet emploi est généralement un emploi de fin de carrière pour un matelot. Promotion possible (mais rare par accès à l'emploi d'officier chef de quart) à la suite d'une formation précédée d'un examen d'entrée.</p>

matelot de la navigation maritime

TM 20

Autres appellations	Timonier - Matelot polyvalent - Matelot aide-pompiste - Matelot suppléant pont - Suppléant machine - Nettoyeur - Novice.
Définition	<i>Exécute sous les ordres de ses supérieurs tout ou partie des différentes opérations nécessaires aux activités de manœuvres, conduite, chargement et déchargement, entretien du navire ainsi qu'aux activités du service à bord.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none">- Entreprise de transport maritime pour le transport de marchandises ou de passagers.- Entreprise de remorquage.- Entreprise d'avitaillement.- Entreprise d'exploitation portuaire. <p>A bord du navire affecté :</p> <ul style="list-style-type: none">- soit à un service spécialisé :<ul style="list-style-type: none">o pont (conduite, manutention) ;o machines ;- soit, selon les besoins, aux tâches du pont, des machines et du service général.
Délimitation des activités	<p>Le matelot de la navigation maritime :</p> <ul style="list-style-type: none">- Se distingue de l'ouvrier mécanicien de bord dans la mesure où il n'effectue pas les travaux les plus communs d'entretien des machines.- Peut, selon l'organisation du travail à bord ou selon la taille de l'équipage :<ul style="list-style-type: none">o être spécialisé sur un ensemble de tâches particulières : entretien courant des machines ou service général, tenue de la barre en tant que timonier ;o être affecté indifféremment aux travaux d'exécution, par rotation.- A des activités de manutention variables selon le type de navire sur lequel il est généralement employé :<ul style="list-style-type: none">o manutention des liquides sur les pétroliers, avitailleurs...o surveillance des filins sur un remorqueur...
Description des activités	<p>1 - Chargement et déchargement</p> <ul style="list-style-type: none">- Prépare les appareillages de manutention sur le bateau (treuils, grues, poulies...).- <i>Peut aussi</i>, dans le cas de manutention de produits liquides, brancher des pompes, fermer ou ouvrir des cuves.- Surveille le chargement ou le déchargement.- Dispose les marchandises de façon à favoriser leur rangement ou leur déchargement, les arrime si nécessaire. <p>2 - Manœuvre et conduite</p> <ul style="list-style-type: none">- Procède aux manœuvres d'amarrage et de désamarrage en fonction des consignes du maître d'équipage :<ul style="list-style-type: none">o largue ou relève les amarres en actionnant des treuils sur le bateau ;o enlève ou met les défenses ;o enlève ou fixe la passerelle ;o vérifie l'enlèvement de tous les cordages au départ du navire ;• <i>peut aussi</i>, en cas de remorquage, fixer une remorque et surveiller le filin pendant les manœuvres.- Surveille la route et signale à l'officier de conduite, en précisant leur position, tous les signaux ou obstacles qu'il voit (autres navires, feux et phares, objets flottants...).- Surveille le cap du gouvernail automatique (gyropilote) ou prend la barre en gardant le cap indiqué par l'officier chef de quart.

	<p>3 - Entretien courant du navire et des machines</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effectue les travaux d'entretien et de nettoyage des structures : <ul style="list-style-type: none"> o graisse les gréements, grues, cales, etc. ; o nettoie le pont, l'extérieur du bateau, les cuves ou soutes ; o fait les travaux de peinture à l'extérieur et à l'intérieur du bateau. - Réalise les petits travaux d'entretien courant des organes mécaniques : <ul style="list-style-type: none"> o fait des relevés systématiques de température et de pression sur les machines, vérifie l'absence de fuite et note les résultats ; o graisse des organes (culbuteurs...); o fait les petites réparations sur les machines de propulsion (changement d'un joint de culasse, resserrement d'un tuyau). - <i>Peut aussi</i> mettre en route les moteurs. <p>PEUT AUSSI FAIRE LE SERVICE A BORD</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aide à la cuisine. - Sert les officiers à table. - Fait le ménage des cabines.
<p>Responsabilité et autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> o Instructions o Contrôle o Conséquences d'erreurs o Relations fonctionnelles 	<p>Le matelot reçoit des instructions de l'officier de conduite pendant les quarts du maître d'équipage pour les activités du pont, du maître mécanicien pour l'entretien des machines.</p> <p>Un contrôle systématique de ses activités est effectué par le maître d'équipage, l'officier chef de quart et le maître mécanicien.</p> <p>Des erreurs sont possibles dans le chargement des marchandises ou la veille en mer, mais en principe sans conséquence grave, car repérées par le supérieur hiérarchique.</p> <p>Le matelot :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est en relation permanente avec les membres de l'équipage : <ul style="list-style-type: none"> o exécute les ordres des officiers et maîtres ; o travaille en collaboration avec les autres membres de l'équipage. - Peut avoir des relations avec les dockers dans les ports pour le chargement-déchargement des marchandises.
<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> o Milieu o Rythme o Particularités 	<p>Travail s'effectuant sur les différentes parties du navire. Déplacements constants en mer.</p> <p>Horaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en mer 2 quarts de 4 heures, un de nuit, un de jour et quelques heures de travail de jour ; - aux ports : horaire normal de jour, travail dimanches et jours de fête. <p>16 jours de congés pour 1 mois d'embarquement dans la marine marchande, la durée d'embarquement (un, deux mois...) dépendant de la compagnie, des voyages effectués.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eloignement du domicile. - Contraintes de la vie en collectivité.
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Aucune condition de formation n'est exigée pour ceux qui ont plus de 25 ans. Le novice, recruté à 16 ans, est nommé matelot à 18 ans (qu'il ait ou non passé son certificat d'apprentissage maritime).</p> <p>Certificat d'apprentissage maritime ou certains brevets de la marine nationale ou un CAP plus une formation nautique.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Evolution dans l'emploi par accroissement des responsabilités en matière de conduite ; en tant que timonier, le matelot de la navigation maritime est chargé de tenir la barre.</p> <p>Promotion rare à l'emploi de maître d'équipage, choisi par la compagnie parmi les plus anciens des matelots.</p>

Officier Responsable des Installations Techniques de Bord

TM 21

Définition	<i>Dirige les activités relatives au fonctionnement, à l'entretien et à la maintenance de tout ou partie des équipements nécessaires pour la propulsion, le fonctionnement général et la sécurité d'un navire de la marine marchande.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none"> - Entreprise de transport maritime. - Entreprise d'exploitation portuaire. - Service technique ou "service machines" des navires de différents tonnages. - Service avitaillement d'un port pour le ravitaillement en eau et en carburant des navires au port. - Service responsable de la signalisation maritime dans la circonscription d'un port, exploitant des navires pour l'entretien ou l'installation de phares et balises.
Délimitation des activités	<p>Le responsable des installations techniques de bord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exerce des responsabilités variables selon son grade : <ul style="list-style-type: none"> o le chef mécanicien est responsable de l'ensemble des équipements du navire, il décide de la programmation de l'entretien général et des réparations les plus importantes ; o le second mécanicien et le lieutenant sont souvent spécialisés sur certains équipements (mécaniques ou électriques ou automatismes...). - A des interventions techniques différentes selon le degré d'automatisation et le type de bateau sur lequel il travaille (baliseur, navires frigorifiques, pétroliers...). - Contrôle et organise l'entretien de tous les équipements et appareils de sécurité du navire (y compris la coque), à l'exception des appareils de navigation.
Description des activités	<p>1 - Approvisionnement des machines</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calcule pour chaque voyage les volumes de carburant, d'huile, de graisse et d'eau douce nécessaires aux moteurs en fonction de la durée prévue de la mission (temps de voyage, longueur et nombre des escales...). - Commande aux fournisseurs habituels (services techniques de l'armement ou avitailleurs). - Ordonne le chargement à bord du carburant. <p>2 - Surveillance du fonctionnement des machines</p> <ul style="list-style-type: none"> - Commande la mise en route des moteurs au départ du navire. - Surveille depuis la passerelle les commandes-moteurs pendant les manœuvres d'entrée et de sortie de port et intervient en cas d'anomalie. - Organise les interventions de dépannage sur tout le navire à la demande des services : <ul style="list-style-type: none"> o organise des rondes ; o fait faire des relevés de pression, de température ; - <i>Peut aussi</i> vérifier lui-même le bon état des équipements : <ul style="list-style-type: none"> o analyse la gravité de la panne ; o organise la réparation à faire ; o <i>peut aussi</i> intervenir lui-même pour réparer ou prévenir le service technique de l'armement qui interviendra à l'escale. - Rédige un rapport machines où il consigne tous les événements importants relatifs aux machines survenus pendant la mission, les consommations d'énergie diverses...

3 - Maintenance des équipements

- Etablit le programme d'entretien périodique des équipements en fonction des instructions des constructeurs et de l'historique de chaque instrument.
- Décide des réparations ou travaux (peinture par exemple) à opérer sur certains équipements.
- Consigne dans le journal-machines tous les relevés faits ainsi que les travaux effectués sur les équipements.
- Gère un stock de pièces de rechange et fait les commandes auprès du service technique de l'armement en cas de besoin.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

- En tant que chef mécanicien, le responsable technique a compétence pour décider de l'arrêt ou de la continuation du voyage en cas d'avarie grave des moteurs, après en avoir averti le capitaine.

- Il est instruit du déroulement du voyage par le capitaine : la direction technique de l'armement lui donne également des consignes d'entretien dont il doit tenir compte pour élaborer le programme d'entretien préventif.

- En tant que second ou que lieutenant le responsable technique assiste le chef mécanicien dans ses décisions et reçoit les consignes de la part du chef mécanicien.

o Contrôle

- Contrôle indirect par lecture des rapports rédigés par les titulaires et analysés par la direction technique de l'armement.

- Contrôle direct des activités des lieutenants et seconds par le chef mécanicien.

o Conséquences d'erreurs

Un oubli dans l'organisation de la surveillance, une défaillance dans l'analyse d'une panne peuvent entraîner le bris de machines et éventuellement l'immobilisation du navire.

o Relations fonctionnelles

L'officier responsable des installations techniques de bord :

- Exerce une autorité hiérarchique sur les membres du service technique pendant le voyage : il distribue le travail, note les indications, forme les nouveaux embauchés, transmet les revendications du personnel des machines au service du personnel de l'armement.

- Travaille sur certains navires en équipe avec un second et un lieutenant.

- Prend généralement lorsqu'une avarie grave se produit, la décision d'arrêt des machines après discussion avec le capitaine et évaluation des risques encourus au regard des pertes financières.

- Est en relation étroite avec les services techniques de l'armement à terre qui lui donnent des renseignements techniques sur les machines et les réparations déjà faites ou à faire par les services techniques à terre.

- Assiste l'équipe technique venue faire des réparations urgentes à l'escale.

- Répond aux demandes de dépannage de la part de tous les services à bord du navire (pont et services généraux...).

- Passe les commandes de matériel ou de pièces de rechange soit à un service d'approvisionnement de la compagnie, soit à des fournisseurs extérieurs agréés par la compagnie.

Environnement

o Milieu

Travail à temps complet sur le navire, à la passerelle pendant les manœuvres, en bureau, ou dans la salle de commandes des machines avec intervention possible dans tout le bâtiment.

Travail moitié à terre, moitié en mer pour les navires côtiers.

o Rythme

Horaires réguliers de jour, dimanche toujours chômé sur les navires côtiers.

Horaires réguliers de jour avec dépassements fréquents (participation aux tours de garde, interventions la nuit et les dimanches) sur les navires au long cours.

Les périodes de mission sont de durée variable pour la navigation au long cours et peuvent aller jusqu'à plusieurs mois ; elles sont suivies d'un temps de repos compensatoire généralement égal à la moitié du temps de mission.

o Particularités

Le séjour prolongé dans la salle des machines entraîne une fatigue nerveuse due aux bruits et aux vibrations permanentes

Conditions d'accès**Accès direct :**

- En tant que lieutenant mécanicien avec le Brevet d'officier technicien de la marine marchande (à partir soit d'un niveau de 2^e technique, soit d'un niveau Bac E ou BTn F1, F2, F3).
- En tant que second ou chef mécanicien avec un Brevet de capitaine de 1^{re} classe de la navigation maritime.

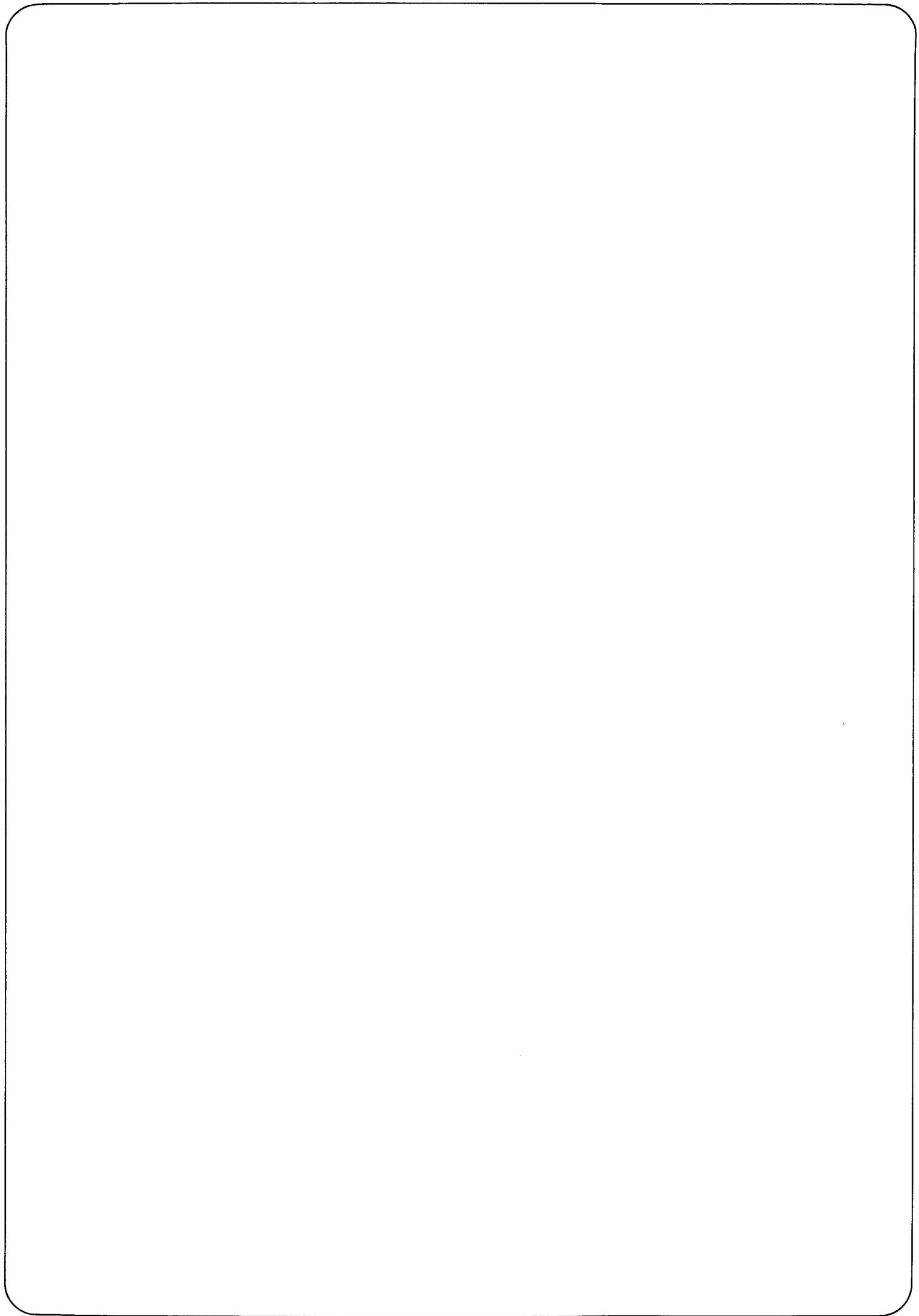
Accès indirect : comme second ou chef mécanicien :

- soit avec un Brevet de capitaine de 2^e classe et une ancienneté en tant qu'officier mécanicien ;
- soit avec un Brevet d'officier mécanicien et une expérience assez longue de la navigation.

Emplois et situations accessibles

Evolution à l'intérieur de l'emploi par passage aux grades supérieurs (lieutenant, second, puis chef-mécanicien) et à l'intérieur de chaque grade, affectation à des navires de tonnage de plus en plus important et plus automatisés.

Le poste de chef-mécanicien est un emploi de promotion et marque généralement la fin de la carrière des titulaires.



Définition	<i>Surveille le bon fonctionnement mécanique des machines et des équipements du navire, en faisant l'entretien préventif et en participant aux dépannages, tient le magasin de pièces de rechange.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	<ul style="list-style-type: none"> - Entreprise de transport maritime. - Entreprise d'exploitation portuaire. - Entreprise de remorquage. - Service technique ou service machines d'un navire. - Service avitaillement. - Service phares et balises.
Délimitation des activités	<p>Le mécanicien de bord :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A, en tant que maître mécanicien, un rôle hiérarchique : il distribue et contrôle le travail des ouvriers mécaniciens, et effectue les gardes "aux machines" pendant les manœuvres ; o <i>peut aussi</i> accomplir les mêmes tâches de surveillance et d'entretien que les ouvriers mécaniciens. - A des interventions plus ou moins étendues selon l'organisation de l'entretien dans la compagnie : généralement n'effectue pas les grosses réparations qui sont effectuées à terre par une entreprise extérieure.
Description des activités	<p>SURVEILLANCE ET ENTRETIEN DES MACHINES</p> <p>1 - Surveillance lors des manœuvres</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actionne les manettes pour mettre en route les moteurs principaux de propulsion. - Surveille lors des manœuvres d'entrée et de sortie de port, le tableau de commandes des machines et appelle son supérieur dans le cas où une alarme se déclenche. - Fait les réglages ou les réparations nécessaires sous les ordres de son supérieur si une anomalie est signalée (baisse de pression, excès de température, fuite d'huile...). <p>2 - Entretien et contrôle en mer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fait ou fait faire des rondes journalières : <ul style="list-style-type: none"> o surveille les niveaux d'huile et d'eau ainsi que les températures et pressions, et enregistre sur un cahier les niveaux indiqués ; o fait les réglages nécessaires pour rétablir les niveaux normaux de température et de pression ; o ajoute les volumes d'eau et d'huile nécessaires et note les quantités ajoutées. - Fait ou fait faire l'entretien préventif, après avoir étudié le planning d'entretien : <ul style="list-style-type: none"> o vidange les groupes électrogènes ; o essaie les appareils de sécurité ; o contrôle l'état des pièces : purge les éléments encrassés et remplace les éléments usés. - Répare les pannes qui lui ont été signalées ou qu'il aura lui-même détectées. - Comptabilise les heures passées sur les différents travaux et pour chaque membre de l'équipe. <p>TENUE DU MAGASIN</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enregistre le matériel utilisé et en informe régulièrement son supérieur. - Note sur un cahier, qu'il soumet au chef mécanicien, les pièces à commander. - Vérifie régulièrement le bon état de l'outillage mis à disposition de l'équipe d'entretien.

Responsabilité et autonomie

○ Instructions

Le mécanicien de bord :

- Reçoit en tant que maître mécanicien le planning d'entretien écrit ainsi que des instructions orales de la part du chef mécanicien ou du second mécanicien (voir article TM 21 officier responsable des installations techniques de bord).
- Ne décide des réparations à faire que lorsqu'elles sont peu complexes et ne mettent pas en cause la sécurité de la propulsion du navire.
- Organise seul la répartition du travail entre les hommes de l'équipe.

○ Contrôle

Contrôle direct et systématique de la part du supérieur (second mécanicien ou chef mécanicien).

○ Conséquences d'erreurs

Une négligence dans la surveillance des machines peut entraîner soit une avarie, soit même l'immobilisation des moteurs.

○ Relations fonctionnelles

Le mécanicien de bord :

- A en tant que maître une autorité hiérarchique sur certains matelots et ouvriers mécaniciens affectés au service machines.
- A une autorité fonctionnelle à l'égard de matelots suppléants mis à la disposition du service pendant la traversée.
- Fait appel à ses supérieurs pour toute panne dépassant sa compétence.
- Reste en contact avec le chef mécanicien pendant les manœuvres.
- Peut indiquer aux ouvriers d'entretien à terre les réparations à faire.

Environnement

○ Milieu

Travail en salle des machines et interventions possibles sur toutes les parties du navire pour l'entretien des appareils de sécurité et des divers équipements mécaniques.

○ Rythme

Très variable selon le type de navigation :

- Dans la navigation au long cours et le cabotage, horaires irréguliers de jour avec intervention la nuit et les dimanches pendant les périodes d'embarquement qui ont une durée très variable et sont généralement de un à trois mois.
- Dans la navigation côtière, horaire régulier de jour, dimanches et jours fériés toujours chômés.

○ Particularités

Pénibilité des conditions de travail du fait du bruit et des vibrations continues des machines.

Conditions d'accès

- **Accès direct** : en tant qu'ouvrier mécanicien avec un CAP (mécanique ou chaudronnerie) passé dans une école de la Marine (CAPM) ou non.
- **Accès indirect** :
 - en tant qu'ouvrier mécanicien : avec un certificat d'apprentissage maritime et après une expérience de quelques années comme matelot nettoyeur ou matelot graisseur (voir article TM 20 - matelot de la navigation maritime) ;
 - en tant que maître mécanicien : après une expérience de 10 ans au moins comme ouvrier mécanicien et au choix de la compagnie.

Emplois et situations accessibles

- Possibilité de promotion pour les ouvriers mécaniciens afin d'accéder à des responsabilités hiérarchiques en tant que maître mécanicien.
- Passage rare à l'emploi d'officier (voir article TM 21 - officier responsable des installations techniques de bord) après réussite à un concours interne pour les maîtres mécaniciens.
- L'emploi de maître mécanicien est généralement un emploi de fin de carrière.

Autres appellations	Maître électricien - Ouvrier électricien.
Définition	<i>Surveille le bon fonctionnement électrique des machines et des équipements du navire, en faisant l'entretien préventif et en participant aux dépannages nécessaires.</i>
Situation fonctionnelle o Entreprise o Service	Entreprise de transport maritime possédant des navires à équipage important. Service machines ou service technique à bord chargé de l'entretien des machines et des équipements de bord.
Délimitation des activités	L'électricien de bord : – Effectue la surveillance et les premiers dépannages des équipements électriques mais ne fait pas les réparations qui sont assurées à terre par des équipes d'entretien. – N'intervient généralement pas sur les mécanismes électroniques (quand il y en a à bord) ; c'est le responsable des installations techniques du bord (voir article TM 21) qui en est chargé. – Se distingue du mécanicien de bord dans la mesure où : o il ne surveille que les équipements électriques (production et distribution d'énergie) mais peut en assurer le bon fonctionnement mécanique ; o il ne participe pas à la surveillance des machines lors des manœuvres ; o il peut participer à des tâches du pont : surveillance de la manutention, participation aux essais incendie... – A ou non, selon son grade (ouvrier ou maître électricien), des activités d'encadrement : en tant que maître, l'électricien de bord distribue et contrôle le travail des ouvriers.
Description des activités	SURVEILLANCE ET ENTRETIEN – Contrôle quotidiennement au cours de rondes le bon fonctionnement des équipements de production et de distribution d'énergie électrique (moteurs électriques, éclairage, appareils de timonerie ; groupe électrogène de secours...) : o surveille les tableaux de commandes et fait des "tests-lampes" sur les différents pupitres et synoptiques ; o assure le graissage et le réchauffage du groupe de secours ; o contrôle l'intensité et la tension débitées par les chargeurs des réseaux de sauvegarde et à la sortie du convertisseur. – Assure l'entretien régulier des appareils de production d'énergie et surveille les circuits non visualisés sur les tableaux de commandes : o vérifie chaque semaine la charge des batteries de contrôle ; o essaie les dispositifs de charge rapide ; o change les relais des circuits des appareils de navigation automatique ; o contrôle, après chaque appareillage, l'isolation des équipements de manutention. – Recherche les pannes non apparentes et intervient lorsqu'il constate une anomalie : o fait un colmatage en cas de défaut d'isolement ; o change les filtres à combustible ; o règle les disjoncteurs. – Fait toutes les réparations électriques du petit matériel à la demande du service pont. – Tient un cahier où est consigné le matériel utilisé et fait les commandes de ce matériel à son supérieur. PEUT AUSSI PARTICIPER A DES ACTIVITÉS ANNEXES DU BORD – Participe aux quarts de surveillance des machines lors des manœuvres. – Participe aux quarts de garde de manutention. – Fait partie de l'équipe sûreté incendie.

Responsabilité et autonomie

○ Instructions

L'électricien de bord :

- Suit les consignes écrites ou orales données par le responsable des équipements techniques de bord pour l'entretien préventif et les réparations à faire pour les autres services.
- Utilise pour les dépannages les schémas d'ensemble des circuits électriques du navire.

○ Contrôle

Direct et quotidien, par son supérieur.

○ Conséquences d'erreurs

Les tableaux de commandes indiquent généralement par des alarmes les pannes les plus graves mais un défaut d'entretien peut cependant engendrer le non-fonctionnement des équipements de secours pour la production d'énergie et donc l'immobilisation des moteurs.

○ Relations fonctionnelles

L'électricien de bord :

- Exécute les consignes de l'officier responsable des installations techniques de bord (voir article TM 21) auquel il transmet les commandes de matériel.
- Surveille l'utilisation des équipements de manutention pour les matelots lors des "gardes manutention".
- Est en relation avec tout l'équipage pour l'entretien du petit appareillage électrique de bord.
- En tant que maître électricien : distribue et contrôle le travail des ouvriers électriciens.

Environnement

○ Milieu

Travail s'effectuant sur l'ensemble du navire mais principalement dans les salles des machines.

○ Rythme

Horaires réguliers de jour avec interventions les dimanches pendant l'embarquement et interventions possibles de nuit pour les veilles, pendant les manœuvres. Les périodes d'embarquement (de un à plusieurs mois) sont suivies d'un temps de repos compensatoire (souvent égal à la moitié de la durée d'embarquement).

○ Particularités

Pénibilité des conditions de travail due aux bruits et aux vibrations des machines.

Conditions d'accès

Accès direct : avec une formation de niveau V dans la spécialité électricité, en tant qu'ouvrier électricien.

Emplois et situations accessibles

Accès possible pour quelques ouvriers aux responsabilités hiérarchiques (en tant que maître) ; par promotion interne après une expérience d'au moins 10 ans dans la compagnie en tant qu'ouvrier mécanicien.

La situation de maître électricien représente généralement un emploi de fin de carrière. Des possibilités de passage de concours existent pour accéder à l'emploi d'officier responsable des installations techniques de bord (voir article TM 21), mais les chances de réussite sont faibles.

OPÉRATEUR SUR REMONTÉES MÉCANIQUES

TM 24

Autres appellations	Conducteur de remontées mécaniques - Conducteur de téléphérique ou de télécabine - Conducteur d'engin bi-câble - Conducteur de télésiège - Surveillant de gare d'arrivée (télésiège) - Conducteur de télésiège - Perchiste-contrôleur.
Définition	<i>Conduit une remontée mécanique en veillant à la sécurité des passagers, participe à sa mise en service et à son entretien.</i>
Situation fonctionnelle <ul style="list-style-type: none">o Entrepriseo Service	<p>Sociétés privées ou d'économie mixte, régies départementales, syndicales ou communales, établissements publics à caractère industriel et commercial, associations loi de 1901 exploitant des remontées mécaniques. L'objet ou le but de ces organismes est parfois plus vaste et intéresse en particulier l'aménagement des stations de sports d'hiver.</p> <p>Service d'exploitation des remontées mécaniques ou service technique, organisé en fonction de l'implantation géographique des installations et de leurs caractéristiques techniques.</p>
Délimitation des activités	<p>L'opérateur sur remontées mécaniques :</p> <ul style="list-style-type: none">- A des activités dont le contenu varie selon le type d'installation et le poste qu'il occupe sur cette installation, les responsabilités confiées augmentant avec l'expérience :<ul style="list-style-type: none">o sur un télésiège, le conducteur, responsable du fonctionnement et de l'entretien préventif de l'installation, peut ou non être assisté d'un perchiste-contrôleur qui intervient essentiellement sur ce qui concerne l'accès à la remontée ;o sur un télésiège, la responsabilité du fonctionnement de l'installation et de la sécurité des passagers incombe au conducteur qui est assisté d'un surveillant d'arrivée se tenant en vigie au sommet de la remontée afin de veiller aux opérations de débarquement et éventuellement d'embarquement ;o sur les remontées téléportées comportant deux cabines de grande capacité (ex. : téléphériques...), les systèmes de conduite peuvent être très variables en fonction des installations.- Peut, avec de l'expérience, accéder à des responsabilités d'encadrement technique et hiérarchique qui suppriment généralement les opérations de conduite de remontées et l'amènent à :<ul style="list-style-type: none">o organiser et contrôler le travail d'équipes d'importance variable (parfois plusieurs dizaines de personnes) ;o coordonner les interventions de dépannage et parfois y participer directement ;o former le personnel à la conduite des installations et l'entraîner aux opérations d'évacuation d'urgence sur remontées téléportées.
Description des activités	<p>CONDUITE DE REMONTÉES MÉCANIQUES</p> <p>1 - Mise en route des éléments moteurs</p> <ul style="list-style-type: none">- Démarre, dès son arrivée, le moteur thermique de secours afin de vérifier son fonctionnement.- Effectue les opérations préalables à la mise en route de l'installation : branchements électriques, réglage de vitesse...- Vérifie que toutes les conditions nécessaires au fonctionnement de la remontée et à la sécurité des passagers sont réunies :<ul style="list-style-type: none">• fait fonctionner l'installation à vide en observant les indicateurs du tableau ou de l'armoire de commandes (cadrons ou voyants lumineux) pour s'assurer que tout est normal ;• fait, sur certaines remontées, un tour de ligne en notant les anomalies qu'il constate (ex. : bruits anormaux...);• teste le fonctionnement des commandes (ex. : arrêt d'urgence...).- Fait appel aux services d'entretien en cas d'anomalies auxquelles il ne peut remédier lui-même.

2 - Fonctionnement courant des remontées

- Remet en état les aires de départ et d'arrivée, dame les pistes de remontées lorsqu'il est affecté à un télésiège et ouvre l'installation au public dès que tout est prêt à fonctionner.
- Contrôle les titres de transport et interdit l'accès des remontées aux personnes qui ne sont pas en règle.
- Veille à ce que le départ des passagers s'effectue dans de bonnes conditions, selon le type d'installation :
 - o limite, en application des normes de sécurité, le nombre de passagers sur les remontées téléportées de grande capacité ;
 - o fait en sorte, sur les remontées téléportées comportant un grand nombre de cabines, qu'aucune cabine ne parte accrochée sur une épissure pour prévenir tout risque de rupture du câble porteur ;
 - o fait toujours, sur les remontées téléportées de petite capacité, accompagner un enfant par un adulte ;
 - o donne, sur un télésiège, une perche au skieur et déclenche le départ lorsqu'il est prêt ou, sur un télésiège automatique, vérifie qu'il a pris la première perche qui se présente et respecte les signaux d'arrêt et de départ ;
 - o s'assure que les passagers d'un télésiège abaissent leur garde-corps après le départ.
- *Peut aussi*, sur les remontées téléportées de grande capacité, donner le signal de départ après avoir vérifié que la porte de la cabine est fermée.
- S'assure que le fonctionnement de l'installation est correct en effectuant régulièrement au cours de la journée des contrôles qui diffèrent selon le type de remontée, par exemple :
 - o observe les indicateurs d'un tableau de commandes durant le trajet de certaines remontées téléportées (ex. : téléphériques...) ou sur d'autres installations, vérifie les voyants lumineux de l'armoire de commandes ;
 - o contrôle visuellement sur les remontées téléportées comportant un grand nombre de cabines, l'état de la glissière où sont suspendues ces cabines ;
 - o contrôle l'état des éléments porteurs à leur passage, note les réparations à effectuer et les bruits suspects afin de signaler le tout au service d'entretien...
- Procède en cours de journée aux réglages et interventions qu'exigent la sécurité des usagers et le bon fonctionnement des installations :
 - o règle la vitesse des remontées en fonction des conditions atmosphériques, de l'affluence, du type de clientèle ;
 - o leste les cabines de certaines remontées ou prévient son supérieur hiérarchique que les règles de sécurité imposent d'arrêter le trafic lorsque le vent est de force 7 et en fonction des indications données par un anémomètre ;
 - o règle la tension de la ligne d'un télésiège, ôte les perches qui cassent, les démêle si nécessaire...
 - o remet en état aussi souvent que nécessaire les aires de départ et d'arrivée des remontées qui s'empruntent à skis afin de prévenir les risques d'accident : déneige, recouvre les plaques de verglas, égalise le sol.
- Veille, lorsqu'il intervient au sommet d'une remontée, à la sécurité des usagers : sur un télésiège, demande au conducteur de ralentir lorsqu'un non-skieur arrive et arrête lui-même l'installation si quelqu'un veut l'emprunter pour redescendre ou fait une chute ; sur une télécabine, ouvre les portes des cabines et aide les passagers à en descendre si nécessaire...
- Tient un registre de réclamations à la disposition des usagers et répond à leurs demandes de renseignements.

3 - Interventions en cas de panne ou d'incident

- Consulte, en cas d'arrêt de l'installation, les indicateurs ou les voyants lumineux du tableau ou de l'armoire de commandes afin de connaître l'origine de la panne.
- Tente de remettre l'installation en route en remédiant lui-même aux pannes simples dans le respect des règles de sécurité et fait appel aux services d'entretien lorsque ses interventions restent sans effet.
- *Peut aussi* conduire manuellement certaines remontées en cas de panne prolongée du système automatique de conduite : consulte l'ensemble des indicateurs du tableau de commandes pour régler la vitesse de la cabine en fonction des impératifs de sécurité.
- Ferme l'accès à la remontée en cas de grosse panne électrique et branche le moteur thermique de secours pour acheminer les passagers jusqu'au sommet.
- Fait demander la fermeture des pistes dont les remontées sont hors d'état de fonctionner.
- Participe, en cas de panne prolongée du système d'entraînement d'une remontée téléportée, à l'évacuation des passagers à l'aide de matériel de sauvetage.
- Arrête l'installation en cas de chute grave d'un skieur au départ ou à l'arrivée d'une remontée, effectue les premiers soins, prévient les pisteurs-secouristes et son supérieur hiérarchique puis remplit une déclaration d'accident.

4 - Fermeture des remontées

- Arrête la remontée lorsque les pisteurs-secouristes chargés de fermer la piste sont arrivés au sommet : coupe le courant, ferme l'armoire de commandes, bloque les freins...
- Rentre, le cas échéant, toutes les cabines dans le hangar de la gare en les dirigeant à la main sur des glissières conduisant aux aires de stockage.
- Rédige quotidiennement un rapport d'exploitation de la remontée où figurent les horaires de fonctionnement, l'explication des pannes et incidents éventuels, les données météorologiques, les opérations d'entretien préventif effectuées...

MISE EN SERVICE ET ENTRETIEN DES REMONTÉES

1 - Mise en service et révision générale des installations

- Participe, en début de saison et sous la direction de son supérieur hiérarchique, à la mise en service des remontées mécaniques (nouvelles et anciennes) : montage des éléments transporteurs (ex. : perches, sièges...) tests de fonctionnement (ex. : freinage, essais en charge...), mise en place du matériel d'évacuation et de sauvetage...
- Démonte, en fin de saison, les éléments transporteurs des remontées qui ne seront pas utilisées l'été et participe à leur révision générale.

2 - Entretien courant du matériel

- Procède régulièrement à l'entretien préventif de certaines parties mécaniques de la remontée en se référant à une liste des opérations à effectuer (ex. : déplace et resserre les pinces suspendant des sièges à un câble tracteur pour éviter une usure irrégulière de celui-ci, graisse quotidiennement la glissière d'un télési...).
- Ote, aussi souvent que nécessaire, la neige qui pourrait recouvrir les éléments porteurs ou tracteurs des remontées, relève les sièges vides pour éviter qu'ils ne soient recouverts de neige, balaie quotidiennement les cabines.
- *Peut aussi nettoyer chaque matin tout ou partie de la gare où il travaille.*

Responsabilité et autonomie

o Instructions

L'opérateur sur remontées mécaniques doit être attentif à la sécurité des passagers et veiller à maintenir le matériel en bon état de fonctionnement. Il doit, pour toutes ses activités, se conformer à des consignes strictes qui lui sont données par écrit : liste d'opérations à effectuer pour la mise en route, l'entretien préventif, mode d'emploi des moteurs thermique et électrique...

Il doit signaler toute anomalie de fonctionnement aux services d'entretien et ne peut tenter de remédier qu'à des incidents bénins (ex. : changer un fusible...) à condition que la sécurité des passagers ne soit pas en cause.

Il reçoit, pour les remontées téléportées ne comportant que deux cabines de grande capacité, des directives concernant le nombre minimum de départs à donner.

o Contrôle

Contrôle direct des activités par le supérieur hiérarchique qui circule d'une remontée à l'autre afin :

- o de s'assurer du respect des règles de sécurité, tant en ce qui concerne la conduite des installations que l'entretien du matériel, des pistes de remontées, des aires de départ et d'arrivée ;
- o d'assister à certaines opérations d'entretien préventif ;
- o de vérifier que le contrôle des titres de transport est correctement effectué ;
- o d'examiner le registre d'exploitation tenu par chaque opérateur responsable d'un appareil. (Registre qui doit en outre être présenté à toute requête des services de l'Équipement).

Contrôle indirect du fait des accidents qui pourraient survenir ou de plaintes éventuelles de la clientèle.

o Conséquences d'erreurs

Toute négligence dans les vérifications préalables à la mise en route des remontées mécaniques et dans les opérations d'entretien préventif comme tout manque d'attention au moment des départs et des arrivées des passagers peuvent être à l'origine d'accidents corporels.

Sur certaines remontées téléportées, ces risques sont considérablement diminués du fait de la présence de nombreux contrôles automatiques de sécurité.

o Relations fonctionnelles

L'opérateur sur remontées mécaniques :

- Signale à son supérieur hiérarchique les pannes, accidents et autres anomalies de fonctionnement et le consulte pour toute décision concernant l'exploitation de la remontée (ex. : fermeture au public).
- Fait appel aux services d'entretien pour toutes les pannes auxquelles il ne peut remédier et leur signale toute anomalie de fonctionnement.
- Prévient les pisteurs-secouristes en cas d'accident.
- Est en contact permanent avec les personnes qui empruntent les remontées mécaniques.

<p>Environnement</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Milieu ○ Rythme ○ Particularités 	<p>Travail se situant, selon le type de remontées, soit en extérieur (donc exposé aux intempéries), soit dans une gare ouverte sur l'extérieur.</p> <p>Travail sédentaire durant les opérations de conduite mais nécessitant de l'agilité pour effectuer certaines opérations d'entretien et pour toutes les interventions d'évacuation.</p> <p>Les horaires sont réguliers, de jour. Les dimanches et jours fériés sont ouvrés. Les opérations de conduite ne diffèrent pas d'un jour à l'autre. Les opérations d'entretien préventif, déterminées par des impératifs de sécurité, se font selon une périodicité très stricte.</p> <p>La plupart des remontées mécaniques n'étant exploitées qu'en hiver, l'emploi peut, pour la population locale, être complémentaire d'une autre activité (le plus souvent agriculture, forestage ou bâtiment). Les titulaires participent l'été aux travaux d'aménagement de la station en tant qu'ouvriers du bâtiment et des travaux publics.</p> <p>La nécessité de circuler le long des remontées lors des opérations d'entretien et la situation géographique de certains postes (sommet de remontées) constituent des conditions de travail rudes et peuvent imposer la pratique du ski.</p>
<p>Conditions d'accès</p>	<p>Accès direct à un poste de perchiste-contrôleur avec une formation du niveau de la fin de scolarité obligatoire.</p> <p>Accès indirect après des expériences professionnelles variées sans lien apparent avec le contenu de l'emploi. Une priorité étant donnée lors du recrutement à la population locale, l'accès à l'emploi se fait assez fréquemment après un emploi de l'agriculture et du forestage qui, parfois, est encore occupé l'été.</p> <p>Un diplôme de conducteur de remontées mécaniques agréé par les services de l'équipement est généralement passé au cours de la vie professionnelle.</p>
<p>Emplois et situations accessibles</p>	<p>Evolution fréquente dans la fonction correspondant à l'emploi-type, l'expérience permettant d'occuper successivement des postes dont le niveau de responsabilité va croissant (ex. : perchiste-contrôleur, conducteur de télésiège, conducteur de téléphérique...), puis d'accéder à des responsabilités hiérarchiques.</p> <p>Des connaissances en mécanique ou électromécanique du niveau du C.A.P., complétées en cours de vie professionnelle par des stages de courte durée organisés par les constructeurs de remontées mécaniques, facilitent la promotion professionnelle et permettent d'accéder à des responsabilités s'étendant à l'entretien des installations.</p> <p>Accès possible, après un stage de formation extérieur à l'entreprise, à un emploi de pisteur-secouriste.</p>

responsable de manutention

TM 25

Autres appellations	Chef de manutention - Chef de chargement - Chef d'exploitation - Chef de file - Commis principal de manutention.
Définition	<i>Prévoit les moyens nécessaires à la bonne exécution des opérations de manutention que doit assurer le service dont il a la responsabilité, suit la réalisation de ces opérations afin de vérifier leur bon déroulement.</i>
Situation fonctionnelle	<ul style="list-style-type: none">o Entreprise<ul style="list-style-type: none">- Entreprises de transport.- Entreprises de manutention.- Entreprises de production, généralement de taille importante.o Service<ul style="list-style-type: none">- Service exploitation des entreprises de manutention.- Service manutention rattaché à la division exploitation des entreprises de transport ou à une division de production des entreprises industrielles.- Service déménagement des entreprises de déménagement.
Délimitation des activités	<p>Le responsable de manutention :</p> <ul style="list-style-type: none">- A un rôle prévisionnel plus important dans les entreprises de manutention, où il est amené à étudier la rentabilité des méthodes appliquées ; par contre, il intervient peu au niveau des décisions d'emplacement des véhicules ou des marchandises à charger ou décharger.- Exerce des activités dont le contenu varie en fonction de la taille du service dont il a la charge et des caractéristiques d'équipement de ce service.
Description des activités	<p>PRÉPARATION DES OPÉRATIONS DE MANUTENTION</p> <ul style="list-style-type: none">- Prend connaissance des demandes de chargement et de déchargement prévues sur une période donnée (pouvant varier, selon le type d'établissement, de la journée à la semaine) :<ul style="list-style-type: none">o nature des véhicules attendus (trains, camions, péniches...), date et heure prévues d'arrivée ou de départ ;o nature et conditionnement de la marchandise ;o type de matériel de manutention demandé ;o <i>peut aussi</i>, en tant que responsable de déménagements, se déplacer chez les clients pour examiner la nature et le volume des marchandises à transporter.- Détermine les matériels et engins nécessaires à la manutention et éventuellement au conditionnement des marchandises.- Décide des emplacements de chargement, de déchargement et de stockage (proximité de silos, utilisation d'engins localisés à un endroit précis, facilité de manœuvres des différents engins de levage et manutention).- Prévoit le stationnement des véhicules en fonction de ces emplacements et des manœuvres qu'ils doivent accomplir.- Affecte le personnel en fonction des besoins spécifiques (temps accordé, nature et volume des marchandises à charger ou à décharger) et compte tenu de la spécialisation ou de la polyvalence des individus (en particulier pour les conducteurs d'engins).- <i>Peut aussi</i> rechercher du personnel et du matériel en s'adressant à des organismes spécialisés.- Etablit un planning faisant apparaître les affectations et les indisponibilités en personnel et en matériel.- Modifie les prévisions en fonction des informations faisant apparaître des changements : répartit différemment les équipes et les matériels en fonction de ces changements.

SUIVI D'EXÉCUTION

- Vérifie avant le début des opérations de chargement ou de déchargement les conditions exactes de travail afin de prendre les mesures correctives qui peuvent être nécessaires :
 - o présence des personnes prévues ;
 - o présence et bon fonctionnement du matériel de levage et de manutention ;
 - o conformité des véhicules et des marchandises avec les informations fournies.
- Surveille sur place le bon déroulement des opérations, par exemple :
 - o respect du plan de chargement éventuel ;
 - o respect des instructions données (bonne affectation des marchandises) ;
 - o respect des règles de sécurité en matière de manutention, de stockage et d'arrivage des marchandises, ainsi que de conduite des engins.
- *Peut aussi* diriger lui-même les opérations exceptionnelles de chargement et de déchargement, ou prêter main forte à l'une des équipes dont il a la responsabilité.
- Intervient en cas d'accident pour constater les dégâts matériels et corporels, rédiger un rapport et modifier en conséquence le déroulement des opérations.
- Vérifie en fin de chargement ou de déchargement l'état du matériel de manutention et de levage, contacte le service entretien si nécessaire.
- Tient à jour plusieurs documents faisant apparaître le type et la durée d'utilisation des personnels et des machines afin de permettre aux services comptables d'effectuer les opérations de paye et de facturation.

PEUT AUSSI SUPERVISER L'ENTRETIEN DU MATÉRIEL

- Planifie l'entretien préventif en fonction d'un programme pré-établi ou d'après la durée d'utilisation des différents engins.
- Signale les réparations à effectuer au service entretien et peut lui fournir certaines spécifications de délai ou de qualité.
- *Elimine le matériel hors d'usage et procède aux formalités permettant son remplacement.*

PEUT AUSSI PARTICIPER A LA GESTION DU PERSONNEL

- Effectue l'embauche du personnel de manutention et des conducteurs d'engins.
- Contrôle leur formation sur les chantiers.
- Participe aux décisions de promotion, d'augmentation de salaires ou de licenciement.

Responsabilité et autonomie

o Instructions

Le responsable de manutention organise le travail d'un service pouvant comprendre une centaine de personnes et doit respecter des objectifs généraux de minimisation des frais, de tenue de délais et d'application des règles de sécurité.

o Contrôle

Le responsable de manutention rend compte périodiquement des activités de son service à son supérieur hiérarchique. Les réactions du personnel sous ses ordres et des services (en particulier service administratif et service comptable) avec lesquels il est en relation ainsi que celles des clients permettent un contrôle a posteriori des activités du titulaire.

o Conséquences d'erreurs

Une mauvaise organisation du travail, de mauvaises prévisions quant aux effectifs et aux matériels nécessaires ou à l'emplacement du stockage entraînent un retard pour lequel l'entreprise de manutention peut être pénalisée financièrement (versement d'une indemnité d'immobilisation des véhicules transporteurs par exemple).

Le non-respect des consignes de sécurité peut avoir des conséquences corporelles et matérielles graves.

● Relations fonctionnelles

Le responsable de manutention :

- Organise et vérifie le travail des membres de son service.
- Informe son supérieur hiérarchique de ses activités et le consulte pour des opérations de manutention exceptionnelles, en cas de conflit avec le personnel ou pour l'achat de matériel neuf.
- Echange des documents (statistiques, feuilles de ventilation...) avec les services administratifs, comptables et commerciaux afin de permettre le bon déroulement des opérations de paye et de facturation.
- Echange des informations sur les travaux à effectuer et leur état d'avancement avec les clients ou leurs représentants (transitaires par exemple).

- Organise avec le responsable des véhicules transporteurs (commandant ou officier de navire, chauffeur routier...) les opérations de chargement et de déchargement.
- Avertit les autorités compétentes en cas de pollution ou d'accidents graves.
- *Peut aussi* négocier avec des entreprises prestataires de service, la location de matériel ou la fourniture de main-d'œuvre.

Environnement

o Milieu

Travail s'effectuant pour partie en bureau et pour partie sur les différents chantiers de manutention.

o Rythme

Travail fréquemment posté en 2 x 8 ou 3 x 8 ; les délais sont liés aux prévisions de mouvements des véhicules à charger ou à décharger ou au rythme d'alimentation des installations dans les entreprises industrielles.

o Particularités

Travail nécessitant de nombreuses interventions sur le terrain et exigeant un sens de la négociation non négligeable.

Conditions d'accès

Accès direct : non observé.

Accès indirect : emploi de promotion à l'intérieur de l'établissement pour :

- des personnes ayant une expérience de manutentionnaire (voir article TM 32), conducteur de chariot élévateur (voir article TM 30), conducteur d'engin de manutention (voir article TM 28), avec un accroissement progressif des responsabilités hiérarchiques et du rôle de planification ;

- des personnes ayant une expérience d'employé administratif dans un service de manutention, de stockage ou de magasinage, entreprises de manutention portuaire.

L'emploi de chef de manutention dans des entreprises portuaires semble réservé de préférence à des personnes ayant une expérience de docker-contremaître (voir article TM 31).

Connaissances particulières : une bonne expérience du fonctionnement du service et de l'établissement est souhaitée par les employeurs.

Emplois et situations accessibles

Evolution dans la classification liée à l'ancienneté et accroissement du service dont il a la responsabilité.

