

**Frantz ROWE et Michel SAVY**

**LES FONCTIONS D'ORGANISATION  
DANS L'INDUSTRIE DU FRET**

**ANALYSE FONCTIONNELLE ET QUANTITATIVE  
DES EMPLOIS ET DES PROFESSIONS  
DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES**

**Ministère des Transports  
Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie  
Décision d'aide n° 86-21**

**CERTES - LATTS  
1989**



Cette recherche, intitulée "*Les fonctions d'organisation dans l'industrie du fret*", est le résultat final d'un projet dont le titre initial était : les fonctions tertiaires du transport de marchandises. Ce projet a donné naissance à une réflexion théorique préalable sur la nature du fret (service ou industrie ?) publiée dans les Cahiers Scientifiques du Transport de 1987 (Caen, Editions Paradigme), à un premier rapport de recherche : F. Coulomb et M. Savy, *Les auxiliaires de transport : approche bibliographique*, CERTES-ENPC pour le SERT, juillet 1987, 265 p., enfin à un article de synthèse sur le rôle économique des auxiliaires de transport (F. Coulomb et M. Savy. "*A la charnière du changement : les auxiliaires de transport*", Culture Technique, n° spécial Transports, sous presse). Ce travail s'inscrit dans le Programme de Recherche et de Développement Technologique dans les Transports Terrestres et le Programme Mobilisateur Technologie, Emploi, Travail (Ministère des Transports, Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie).



## SOMMAIRE

### INTRODUCTION :

#### PROBLEMATIQUE, METHODE ET ORGANISATION DE LA RECHERCHE 3

I.Les fonctions d'organisation dans le transport de marchandises 3

II.Identification et description des sources 4

1) Le Recensement Général de la Population 5

2) L'Enquête Structure des Emplois 6

3) L'Enquête Annuelle d'Entreprise 7

III.Organisation de la recherche 7

### CHAPITRE 1 :

#### LES PROFESSIONS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES 9

I.Repérage des catégories et des ordres de grandeur 9

II.Typeologie des fonctions et des professions 13

1) Fonctions techniques et fonctions de support 13

2) Transport, auxiliaire, organisation, intermédiation 14

a) Transport 14

b) Auxiliaire 15

c) Organisation 16

III.Compte propre, compte d'autrui 18

1) Professions techniques 18

2) Ensemble des professions 20

### CHAPITRE 2 :

#### LES EMPLOIS D'ORGANISATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS 25

I.L'emploi par statut et catégorie professionnelle 25

II.L'emploi par fonction 27

1) Les auxiliaires des transports terrestres 28

2) Les auxiliaires des transports maritimes 32

3) Les transports maritimes 35

4) Le transport routier de marchandises 36

5) Le transport routier et urbain de voyageurs 36

6) Le transport aérien 37

7) Récapitulation 37

<b>CHAPITRE 3 :</b>	
<b>EVOLUTION DES EMPLOIS ET DES METIERS</b>	<b>41</b>
<b>I. Evolution sur longue période</b>	<b>41</b>
<b>II. Evolution récente</b>	<b>43</b>
1) Evolution selon l'ESE	43
2) Evolution selon l'EAE	47
<b>III. Synthèse</b>	<b>48</b>
<b>CHAPITRE 4 :</b>	
<b>EMPLOI ET PERFORMANCES ECONOMIQUES ET FINANCIERES</b>	<b>49</b>
<b>I. Performances comparées des secteurs du transport</b>	<b>50</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>55</b>
1) L'emploi de l'activité de transport	56
2) Analyse fonctionnelle des métiers du transport	61
3) Les activités d'organisation	64
4) Economie et statistique	67
<b>NOTES</b>	<b>71</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>75</b>

# LES FONCTIONS D'ORGANISATION DANS L'INDUSTRIE DU FRET

## Analyse fonctionnelle et quantitative des emplois et des professions dans le transport de marchandises

Le système de transport de marchandises connaît une évolution intense et multiforme : technique, économique, sociale, politique, etc. Les divers intervenants, qu'ils soient chargeurs, transporteurs, l'un et l'autre à la fois (dans le cas du transport pour compte propre), ou encore auxiliaires de transport, modifient la gestion technique et économique de leurs flux. Les fonctions concourant à la production et à la consommation du transport se transforment, tant dans leur contenu propre que dans leurs interrelations de complémentarité et de contrôle réciproque. En particulier, la proportion et la place relative des activités liées à la *production physique effective du transport* d'une part, à son *organisation technique et commerciale* d'autre part, sont au centre des restructurations en cours, qui touchent le fonctionnement interne des entreprises comme le champ de leurs coopérations, et les rapports de force hiérarchiques qui les structurent.





## Introduction

### PROBLEMATIQUE, METHODE ET ORGANISATION DE LA RECHERCHE

#### I. LES FONCTIONS D'ORGANISATION DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'identification et le développement des fonctions d'organisation, et parmi celles-ci les fonctions d'intermédiation, c'est-à-dire de mise en relation entre des fonctions techniques ou entre des agents économiques différents, sont des traits dominants des évolutions actuelles des activités de transport. Ils constituent donc un axe de recherche majeur pour en comprendre les tendances et les enjeux.

Dans cette perspective, il convient de mieux distinguer, au sein des activités de l'industrie du transport, ce qui relève directement des *activités de production immédiate*, comprises comme interventions productives modifiant les marchandises auxquelles elles s'appliquent ; et ce qui relève proprement des *activités d'organisation* qui, d'une part, pilotent la réalisation concrète de la production de transport ; et assurent, d'autre part, son intégration technique et commerciale à la chaîne globale de fabrication et de circulation du produit transporté, c'est-à-dire les conditions de sa consommation (1).

Ce thème a déjà été abordé, dans le programme de recherche Technologie, Emploi, Travail dans les Transports, avec l'étude d'un des segments du système de transport particulièrement concerné par la division technique et sociale entre production et organisation du transport : le secteur des *auxiliaires* de transport. En effet, les auxiliaires sont souvent, dans des proportions variables selon leur spécialisation et selon leur aptitude à organiser des prestations complexes mobilisant d'autres moyens que ceux dont ils disposent en propre, simultanément transporteurs et commissionnaires de transport, c'est-à-dire producteurs directs et organisateurs (techniques et commerciaux) de prestations de transport (2).

L'intermédiation (3) ne peut s'étudier isolément, ce serait même une contradiction dans les termes : sa fonction est de mettre en rapport des agents différents, et ne se conçoit pas sans eux. Dans le transport de marchandises comme dans toute autre activité, c'est la division et la complémentarité des fonctions de production directe et des fonctions d'organisation qui constituent la dynamique majeure du système de production. Distinguer selon un vocabulaire plus schématique entre activités "industrielles" et activités "de service" dans le transport, c'est immédiatement poser la

question de leur coordination. Toutefois, les fonctions d'organisation, les véritables fonctions "tertiaires" d'un secteur usuellement classé, à tort, parmi les services, constituent aujourd'hui l'aspect le plus nouveau du système de transport, le plus riche d'innovations techniques et de recompositions économiques. Sans oublier qu'isolées, elles n'auraient pas de raison d'être, on accordera donc ici aux fonctions d'organisation une attention privilégiée.

L'approche théorique de l'activité de transport, par référence aux catégories de base structurant l'économie politique, et le dépouillement systématique d'une grande part de la littérature disponible, ont permis d'identifier des questions, de formuler des hypothèses de recherche : elles doivent maintenant être confrontées à la réalité des choses pour se voir confirmées, et nuancées selon la diversité des ajustements opérés entre procédés techniques, mécanismes économiques, structurations sociales, dispositions réglementaires. C'est l'objet de la présente recherche, qui se propose d'étudier *le poids et le rôle des fonctions d'organisation dans le transport de marchandises*, à l'intérieur du secteur du transport et au delà, dans l'ensemble de l'activité de transport, en relation avec les activités utilisatrices (consommatrices) de transport, à un niveau global et selon une méthode quantitative.

## II. IDENTIFICATION ET DESCRIPTION DES SOURCES

La démarche repose sur une hypothèse méthodologique simple : malgré la généralité des statistiques disponibles, qui risquent de dissoudre les activités de transport dans un ensemble très vaste quand il s'agit de statistiques économiques ou démographiques globales ou qui, s'il s'agit de statistiques sectorielles, agrègent l'ensemble des segments très diversifiés du transport en une moyenne parfois peu significative, il est possible de cerner la différenciation entre les fonctions productives du transport selon une *démarche quantitative* à ambition d'exhaustivité. Et, ainsi, d'apprécier l'ampleur des enjeux des mutations que désignent par ailleurs, plus finement quant à l'identification des processus, des approches plus qualitatives ou monographiques.

L'inventaire bibliographique a montré qu'un tel travail n'avait probablement pas été entrepris en France auparavant, et deux explications de cet état de fait viennent à l'esprit : l'une est la difficulté technique du travail ou du moins son caractère fastidieux, qui suppose notamment de croiser, ou du moins de rapprocher, des sources (c'est-à-dire des nomenclatures et des taux de couverture) différentes, pour l'appréhension du champ retenu : il y faut alors soit une très grande virtuosité technique, soit un certain recul à l'égard du purisme statisticien ; l'autre explication tient à la nature de la question posée, assez nouvelle puisqu'émergeant à peine comme enjeu

professionnel et politique effectif, et que les chercheurs de naguère ne pouvaient donc se poser aussi nettement. C'est du reste le caractère robuste de la question, étayée par la réflexion théorique antérieure, qui permet aujourd'hui d'aborder sans complexe les difficultés techniques de son traitement.

Bien sûr, il ne s'agit pas d'opposer démarche quantitative et qualitative. Mais d'alterner l'une et l'autre, pour les compléter et les enrichir mutuellement dans un projet de plus long terme.

Trois sources statistiques principales s'offrent à la démarche, dont il convient d'abord de rappeler les caractéristiques :

- le recensement général de la population (RGP),
- l'enquête structure des emplois (ESE),
- l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

## 1) Le Recensement Général de la Population

Un recensement de la population constitue, par son caractère exhaustif, une source privilégiée pour l'étude de la structure de la population et de ses évolutions longues. Dès lors que les recensements comportent des renseignements relatifs à la profession exercée, et que dans la nomenclature correspondante figurent un certain nombre de métiers du transport de marchandises, ils méritent une attention prioritaire.

En particulier, les quatre derniers recensements, effectués en 1962, 1968, 1975 et 1982, offrent des séries relativement homogènes. Il faut cependant noter le changement de nomenclature d'activités avec le passage, en 1975, de la NAE à la NAP (4), et la création d'une nomenclature plus détaillée de l'emploi (PCS) en 1982 (5).

L'utilisation du RGP présente deux avantages principaux :

- il permet de croiser emploi et activité pour toute l'économie et donc d'estimer la place qu'occupe non seulement le transport pour compte d'autrui, mais aussi le transport pour *compte propre* (dont les effectifs sont d'un ordre de grandeur comparable à ceux du transport public) ;
- il donne, du moins à partir de 1982, une image quantitative directe et assez précise des *professions* (au sens de l'INSEE) regroupant certains métiers du transport.

On a utilisé le croisement détaillé (P-AE40) (6), disponible sur microfiches consultables à l'observatoire de l'INSEE; on remarque qu'il s'agit là d'un sondage au 1/20ème, moins fiable que le recensement lui-même, mais ici seul pertinent.

## 2) L'Enquête Structure des Emplois

L'ESE repose sur les déclarations obligatoires remplies par les établissements de plus de 10 salariés et décrivant, au 31 mars de l'année, la répartition de leurs effectifs salariés.

Cette enquête a été réalisée chaque année depuis 1968, sauf en 1975 et 1982, années de recensement général de la population. Jusqu'en 1983, l'ESE se référait à une nomenclature spécifique. Depuis 1984, l'interrogation des établissements se réfère à la même nomenclature que le recensement, et appelée désormais PCS-ESE.

L'ESE concerne l'ensemble des établissements soumis à la législation sur l'emploi des handicapés physiques et mutilés de guerre (loi de 1924) ; c'est-à-dire l'ensemble du secteur privé et une large part du secteur public, dont Air France.

L'enquête, en principe exhaustive, couvre tous les champs de l'économie, à l'exception des télécommunications, couvertes à moins de 1%, l'administration des PTT ne répondant pas à l'enquête. Cela permet d'utiliser le tableau croisé (P-NAP15A) publié dans les Collections de l'INSEE en considérant que dans le secteur agrégé "transport-télécommunication" ne figurent pratiquement que des emplois du secteur du transport.

En 1985, au titre du transport, l'ESE a porté sur 12.874 établissements, totalisant 637.600 salariés (contre un total de 810.500 salariés, si l'on compte les effectifs des établissements de moins de 10 salariés et si l'on ajoute à l'estimation de l'UNEDIC du 31 décembre 1984 les effectifs des principaux établissements publics non affiliés à l'UNEDIC). Depuis 1969, les grandes entreprises publiques non assujetties à la loi de 1924 répondent également à l'enquête; ce sont, pour les transports : la RATP, la CGM, la SNCF, l'Aéroport de Paris et les Ports Autonomes maritimes.

Les statistiques sur l'emploi fournies par l'ESE et le RGP sont tout à fait complémentaires ; la nature et les caractéristiques des informations sont les mêmes. Le RGP couvre la totalité de l'activité transport, mais n'est mis en oeuvre que tous les sept ans, tandis que l'ESE fournit entre-temps une image de l'emploi plus continue, mais seulement pour une partie des salariés du secteur.

### 3) L'Enquête Annuelle d'Entreprise

Au contraire du RGP et de l'ESE, qui sont respectivement mis en oeuvre par l'INSEE et les Directions Départementales du Travail et de l'Emploi, l'EAE est produite par les différentes administrations réglementant les activités de leurs secteurs respectifs. Ainsi, depuis 1973, dans le secteur des transports et des auxiliaires de transport, l'EAE est effectuée annuellement, au sein du Ministère des Transports, par l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (7).

L'enquête est exhaustive pour les entreprises d'au moins 10 salariés ; les autres entreprises sont sondées au 1/3 ou au 1/10ème selon leur taille et leur activité.

Les entreprises sont réparties, *selon l'activité dans laquelle est effectuée la plus grande partie des recettes de l'entreprise*, entre six secteurs :

- transports routiers et urbains de voyageurs,
- transports routiers de marchandises,
- transports fluviaux pour compte d'autrui,
- auxiliaires des transports terrestres et fluviaux,
- transports maritimes,
- auxiliaires des transports maritimes,
- transports aériens.

De ce procédé de classement des entreprises, il découle que l'activité de transport, lorsqu'elle est annexe d'une autre production, n'entre pas dans le champ de l'EAE; cela exclut donc une bonne part du transport pour compte propre. Réciproquement, d'autres activités, minoritaires par rapport à celles de transport, sont comprises dans son champ; heureusement, on le verra, ces activités-ci sont assez peu importantes pour ne pas brouiller l'analyse.

### III. ORGANISATION DE LA RECHERCHE

La démarche de ce travail est fondée sur une analyse fonctionnelle des métiers du transport; analyse qui embrasse l'ensemble du système de transport, y compris le compte propre, et se focalise progressivement sur les activités d'auxiliaires de transport, puis sur les fonctions d'organisation au coeur du système. On pourra ainsi distinguer les fonctions de manutention et de transport, dont l'activité ressortit à la production d'un maillon de la chaîne physique d'acheminement, des fonctions d'organisation qui les contrôlent.

On analysera tout d'abord (chapitre 1) les activités d'organisation à partir de statistiques de l'emploi : RGP et ESE. Dans l'ensemble des activités de transport, on établira un découpage des différentes fonctions et une mesure de leur poids relatif dans les effectifs. Le détail des métiers distinguera métiers d'organisation du transport et métiers d'exécution : les proportions entre personnel administratifs et chauffeurs ou manutentionnaires, et entre cadres et non cadres, seront à cet égard des indicateurs significatifs. Puis l'analyse sera complétée en examinant plus particulièrement l'évolution du rapport entre transport public et transport privé, au travers de comparaisons touchant les emplois et les activités.

On utilisera ensuite des sources sectorielles, et l'EAE permettra une décomposition modale des fonctions d'organisation, à partir de statistiques d'entreprises (chapitre 2).

Ces évolutions de l'emploi (global, par mode et par fonction) de 1962 à 1985, en relation avec l'évolution du trafic et de la production de transport. On notera ainsi l'émergence et le déclin de certains métiers, et l'ampleur du développement, sur moyenne période, des fonctions d'organisation du transport (chapitre 3).

On appréciera alors l'incidence de cette réorganisation du système de production de transport sur les structures économiques et financières des entreprises, différenciées selon leur rôle dans le système de transport, chargeurs, transporteurs ou auxiliaires, ou selon leur taille (chapitre 4).

Les conclusions situeront, enfin, les principaux résultats de ce travail dans le mouvement plus général de la recherche sur l'activité industrielle du fret.

## Chapitre 1

### LES PROFESSIONS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Une voie est ouverte pour cerner, dans le transport de marchandises, les fonctions d'organisation et d'intermédiation : l'approche par *professions*, à partir de la nomenclature détaillée (P) du recensement. Cette voie n'est pas sans poser divers problèmes méthodologiques. En effet, s'il est assez simple de rattacher un chauffeur à un mode de transport particulier, ce n'est pas le cas pour les fonctions d'administration, d'organisation. De plus, pour ces dernières, il n'est presque jamais possible d'établir une clef de répartition pour séparer transport de *voyageurs* et transport de *marchandises*. On peut toutefois justifier la mise hors-champ de quelques catégories professionnelles contribuant presque exclusivement à l'activité de transport de voyageurs (voir Annexe n° 1).

On peut tout d'abord repérer les principales *catégories de professions* et les *ordres de grandeur* correspondants (I). Puis établir une typologie des professions, à la lumière de la problématique sur l'organisation du fret (II). Enfin, examiner comment les catégories d'emploi ainsi établies sont plus ou moins internalisées par le tissu productif, et se répartissent entre le secteur des transports et les autres (III).

#### I. REPERAGE DES CATEGORIES DE PROFESSIONS ET DES ORDRES DE GRANDEUR

Le parti-pris initial consiste à ne pas identifier les professions du transport à travers le seul critère de la division sociale du travail entre entreprises et secteurs différents, les professions de transport étant alors celles qui s'exercent au sein d'une entreprise du secteur des transports (ce qui aurait notamment laissé de côté, comme on le verra, une large part des conducteurs routiers) ; mais d'avoir recours à un critère plus local et plus technique, renvoyant aux *métiers* participant à une fonction du transport de marchandises. Cette approche s'appuie sur la liste des professions, décomposée en métiers, définie par l'INSEE dans son index analytique de la nomenclature des professions et catégories socio-professionnelles (voir Annexe n° 2).

Afin de saisir d'emblée l'importance respective de chacune des professions, on peut comparer tout d'abord les statistiques de l'ESE (1984) et celles du RGP (1982). Le décalage de deux années ne permet pas une comparaison tout à fait rigoureuse, et l'on sait que les deux enquêtes ne sont pas construites à partir des mêmes sources. Le seraient-elles, on aurait de toute façon un décalage d'un an au moins, puisque l'ESE

n'a pas été effectuée les années de recensement. On pourrait certes choisir une ESE présentant par rapport au RGP de 1982 un décalage moindre, mais en 1981 et en 1983 on ne disposait pour l'ESE que de l'ancienne nomenclature des emplois (E) en 294 positions, qui ne permettait d'identifier que dix professions des transports. Comme il est très difficile de passer de l'ancienne nomenclature à la nouvelle et qu'il fallait comparer l'ESE et le RGP en donnant la priorité à ce dernier (à la fois pour le champ qu'il couvre et pour la finesse de sa nomenclature), le choix s'est porté sur l'ESE de 1984.

Cette comparaison fournit le tableau suivant, où les professions sont énumérées par ordre d'apparition dans la nomenclature :

**Tableau n° 1 : professions et effectifs du transport**

Liste des professions de transport	ESE 84		RGP 82	
	Secteur transport	Total	Secteur transport	Total
Transporteurs routiers indépendants	moins de 10 salariés		23.800	25.440
Bateliers indépendants	idem		4.400	4.420
Agents de voyage et auxiliaires de transports indépendants*	idem		2.520	3.000
Cadres des transports et logistique*	10.028	15.699	17.440	19.460
Personnels navigants techniques de l'aviation civile*	4.276	4.015	4.640	5.460
Officiers marine marchande*	2.167	2.405	6.060	7.060
Responsables administratifs ou commerciaux des transports*	16.136	17.446	18.920	20.0600
Responsables d'exploitation des transports*	14.677	19.021	22.860	29.080
Maître d'équipage	622	806	960	1.560
Responsable entrepôt magasinage	1.461	30.093	1.320	31.500



Tableau n° 1 (suite)

Responsable manutention	4.126	21.093	3.820	7.640 ?
Agents administratifs des transports de marchandises	19.386	24.085	42.340	44.740
Conducteurs routiers et grands routiers	71.153	189.290	121.620	298.480
Conducteurs-livreurs-courriers	8.580	60.649	17.460	141.460
Conducteur d'engin lourd de levage	1.746	24.154	2.580	27.620
Conducteurs d'engin lourd de manoeuvre	3.870	13.724	4.440	7.200 ?
Dockers	842	1.413	11.400	13.320
Conducteurs de chariot élévateur	3.502	60.530	5.800	62.160
Magasiniers	5.33	151.464	7.520	214.960
Agents qualifiés des services d'exploitation des transports (sédentaires)*	49.001	51.853	23.240 ?	25.160 ?
Conducteurs qualifiés d'engins de transport guidé*	25.986	28.191	22.720 ?	24.000 ?
Matelots de la marine marchande*	2.666	3.050	10.440	11.800
Capitaines et matelots timoniers de la navigation fluviale, salariés	834	1.230	3.100	4.060
Manutentionnaires, agents non qualifiés des services d'exploitation des transports	35.069	149.485	91.640	214.580
Ouvriers du tri emballage expédition	2.816	108.977	2.780 ?	97.360 ?
Total	284.282	978.673	473.820	1.341.580

Les professions marquées d'un *astérisque* assurent également, outre le transport de marchandises, une part du transport de voyageurs. Ces professions représentent environ un quart de l'emploi du secteur et sont davantage concentrées dans le haut du tableau, c'est-à-dire dans l'encadrement.

Les professions marquées d'un *point d'interrogation* sont, comme on le verra, celles où les effectifs selon le RGP sont, paradoxalement, inférieurs aux effectifs selon l'ESE. L'ESE ne couvre que 78% des effectifs salariés du secteur du transport et seulement 51%, en moyenne, des effectifs salariés de l'ensemble de l'économie. Hormis le fait que les sources et les champs sont différents, cette difficulté rend illusoire l'application de coefficients de redressement, qui viserait à évaluer l'effectif total de chaque profession en fonction de sa répartition dans les différents secteurs de l'économie. C'est pourquoi les chiffres de l'ESE sont présentés dans leur forme brute, tels qu'ils apparaissent dans la publication D-116 de l'INSEE (8).

Deux faits saillants se dégagent de l'examen des chiffres du recensement : *l'importance des effectifs de conduite de véhicules travaillant hors du secteur du transport, c'est-à-dire sous le régime du compte propre ; la faible part des effectifs des professions de la manutention et du magasinage travaillant dans le secteur du transport .*

A la différence des autres modes, le transport routier apparaît en effet comme assez fortement internalisé par les diverses branches de l'économie selon les chiffres du recensement. Seulement 41% des conducteurs salariés travaillent dans le secteur, à peine 45% en y ajoutant les travailleurs indépendants. Pour les conducteurs de véhicules assurant des trajets à plus courte distance (conducteurs-livreurs, mais aussi conducteurs d'engins lourds et de levage et caristes), la proportion est encore moindre, et descend presque à 10%.

En revanche, le *secteur* regroupe la quasi-totalité des autres professions du transport, et notamment parmi les plus *techniques* et les plus *qualifiées*. Outre, naturellement, les transporteurs routiers indépendants qui par définition appartiennent au secteur, et la quasi-totalité des personnels roulants de tous les autres modes (il n'y a guère de cheminots qui ne travaillent dans une entreprise de transport), les personnels assurant des fonctions d'encadrement et les agents qualifiés des services d'exploitation sont pour plus de 90% regroupés dans le secteur, qui semble donc globalement assurer, dans l'ensemble du système de transport (privé et public), la part la plus technique. On peut penser toutefois que ce repérage sous-évalue notablement les fonctions d'organisation du transport dans les autres secteurs que le transport. Le logisticien d'une entreprise de transport se reconnaîtra volontiers dans la catégorie des "cadres du transport et de la logistique" du recensement. Dans une

entreprise commerciale ou industrielle, un logisticien pourra se ranger parmi les ingénieurs, les cadres commerciaux, etc., et échapper ainsi au présent comptage.

En outre, ce tableau montre que la réalité du secteur (la réalité de la moyenne des entreprises du secteur en 1982) ne fait pas apparaître de tendance à l'intégration des transports et des fonctions de *manutention* et d'*entreposage*, selon une conception logistique : cette tendance ne touche sans doute qu'une frange d'entreprises de transport, les plus puissantes ou les plus innovantes, et ne se marque pas (encore ?) dans les structures globales d'emploi. Si les manutentionnaires et agents non qualifiés des services d'exploitation des transports sont davantage représentés dans le secteur du transport que dans aucun autre secteur, c'est selon la proportion assez faible de 45%, la même que celle des conducteurs routiers. Si l'on considère que la logistique étend le champ de ses opérations au-delà du transfert et jusqu'au stockage, il est frappant de constater que *les professions liées au magasinage et à l'entreposage ne sont pas plus représentées dans les transports que dans les autres secteurs.*

Enfin, si l'on compare les chiffres du recensement et ceux de l'ESE, on note diverses incohérences. En premier lieu, les populations recensées devraient être plus nombreuses que celles estimées à partir de l'ESE. Or, même sans tenir compte ni des différences de taux de couverture entre l'ESE et le RGP, ni de la non prise en compte des entreprises de moins de 10 salariés dans l'ESE, on constate le contraire pour les professions marquées d'un point d'interrogation, concernant notamment des métiers de la SNCF. On peut mettre en doute la fiabilité de l'utilisation du sondage du 1/20 du RGP, car il est peu probable que l'ESE ait recensé des emplois imaginaires, et car la somme des emplois de cheminots d'après le RGP semble peu élevée au regard des effectifs de la SNCF. Deuxièmement, sous l'hypothèse forte que le taux de couverture du secteur des transports ne varie pas trop selon les professions, il y a des professions pour lesquelles le rapport entre les effectifs du secteur et ceux de l'ensemble de l'économie est plus faible quand il est évalué d'après l'ESE que quand il est évalué d'après le RGP : *la concentration de ces professions dans les petites entreprises (moins de 10 salariés) est donc plus forte dans le secteur que dans le reste de l'économie.* Cela vaut en particulier pour les cadres des transports et de la logistique, profession pratiquement inexistante dans les petites entreprises extérieures au secteur.

## II. TYPOLOGIE DES FONCTIONS ET DES PROFESSIONS

### 1) Fonctions techniques et fonctions de support

La première distinction parmi les emplois liés au transport procède du tableau précédent : si celui-ci répertorie les *professions spécifiques* de la production ou de

l'organisation (technique ou commerciale) du transport, il est clair que le transport, qu'il relève d'entreprises spécialisées (compte d'autrui) ou non (compte propre), a besoin également de professions non spécifiques, comme n'importe quel secteur de l'économie. On pense par exemple aux emplois administratifs (qu'ils soient banals ou qualifiés : secrétaires, comptables, directeurs du personnel), aux emplois d'entretien des locaux, etc. On peut ainsi distinguer les *fonctions techniques* propres au transport et les *fonctions de support*. Celles-ci, sans avoir souvent une quelconque spécificité de transport, sont liées à celles-là, selon une proportion "homothétique" que l'on peut connaître avec précision pour le transport public (conformément au croisement professions/branches qu'autorise le recensement), mais qui échappe à la mesure directe pour le transport privé, les emplois "banals" correspondant au support des activités de transport étant alors fondus dans la masse des emplois des diverses branches concernées. L'analyse du contenu de chacune des professions du tableau n° 1 montre qu'aucune d'entre elles ne peut être considérée comme appartenant à la fonction de support. La différence entre l'ensemble des emplois du secteur recensés ci-après (tableau n° 2, p. 22), et les emplois spécifiques du transport (fonction technique), qui seuls figurent au tableau n° 1, constitue donc la fonction de support.

Toutefois, cette distinction reste bien sommaire par rapport à l'objet de la recherche. Une nouvelle phase de classification est nécessaire, à l'intérieur des fonctions techniques, en procédant par dichotomies successives, selon une démarche arborescente affinant progressivement les distinctions jusqu'à isoler les professions qui fondent la problématique -les professions d'organisation et notamment d'intermédiation-, tout en les situant dans le système dont elles constituent l'ossature.

## 2) Transport, auxiliaire, organisation, intermédiation

A l'intérieur des fonctions techniques, on distinguera successivement les fonctions d'*auxiliaire* des fonctions de *transport* proprement dit. Parmi les fonctions d'*auxiliaire*, les fonctions d'*organisation* des fonctions de *manutention* des marchandises. Enfin, parmi les fonctions d'*organisation*, celles qui relèvent de l'*intermédiation* de celles qui relèvent de la *gestion de production* (de transport). L'élaboration de ces catégories peut se représenter par le schéma suivant (p. 15).

### a) transport

La fonction de transport désigne ici, au sens strict, le déplacement de la marchandise une fois celle-ci placée dans un véhicule. On peut distinguer trois types de professions, toutes constituées de personnel roulant participant à cette fonction :

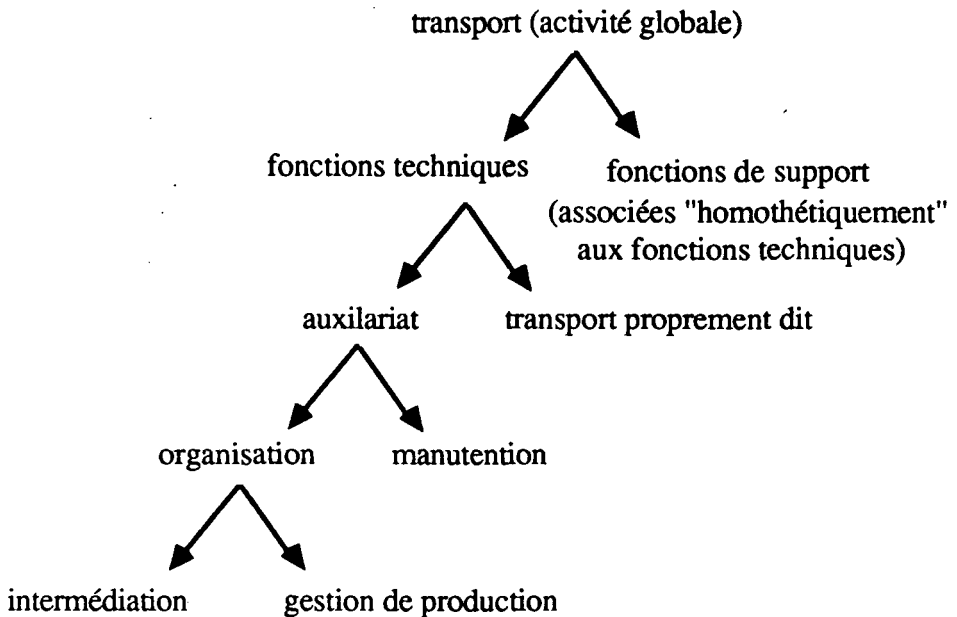
- les *transporteurs indépendants*, formés des routiers et bateliers indépendants,

sont à la fois transporteurs et auxiliaires dans la mesure où ils réalisent également des opérations de manutention et d'administration. Toutefois, on ne saurait considérer qu'ils organisent le système de production du transport, mais plutôt qu'ils en sont un des rouages, certes essentiel et participant de la confrontation et de la régulation entre offre et demande, mais dans la position de processeur et non de décideur quant au pilotage du système.

- les *transporteurs cadres*, personnels navigants de l'aviation civile et officiers de la marine marchande, sont de haut niveau technique et ont des fonctions de commandement et de responsabilité d'équipage que les autres transporteurs n'ont pas.

- les *transporteurs non cadres* sont composés de tous les personnels salariés qualifiés pour conduire un véhicule d'un établissement ou d'un site à un autre. Pouvant être aussi doués d'expertise que les transporteurs cadres, ils se distinguent pourtant d'eux sur deux points. D'une part, ils exercent principalement leur compétence sur la partie technique de la conduite des opérations à bord, et non sur le commandement du personnel. D'autre part, ces agents de maîtrise ou ces ouvriers participent souvent de près à la manutention des marchandises.

Figure n° 1 : typologie des professions du transport de marchandises



#### b) auxiliaire

Le terme d'auxiliaire a été choisi par référence aux diverses fonctions assurées par les entreprises spécialisées regroupées sous la catégorie des auxiliaires de transport. Mais il faut souligner que l'on entend ici toutes les professions et tous les emplois

correspondant à des fonctions d'auxiliaires, qu'ils soient exercés dans des entreprises dont c'est l'activité principale, dans des entreprises de transport où l'auxiliarat n'est qu'une activité secondaire, dans des entreprises autres enfin ("auxiliarat pour compte propre").

Les professions de l'auxiliarat peuvent être découpées en deux catégories fonctionnelles :

- les *manutentionnaires* assurent les opérations de transfert physique dans un même site ou établissement, qui nécessitent parfois, en outre, le stockage des marchandises ; y correspondent les emplois de manutention, de tri, de magasinage, d'entreposage, incluant aussi la conduite d'engins lourds sur un même site.

- les *organiseurs*, plus faciles à définir par la négative, ne sont ni roulants, ni manutentionnaires, mais sont sans doute des agents actifs de la maîtrise du système de transport (et des luttes qui président à son partage et à son exercice). Quatre catégories renvoient à cette fonction, dans la nomenclature : les cadres des transports et de la logistique, les responsables administratifs ou commerciaux des transports, les responsables d'exploitation des transports et les agents administratifs des transports de marchandises.

On pourrait alors nommer *fonction tertiaire du transport* l'ensemble constitué des organisateurs du transport d'une part, et d'une large part des fonctions de support d'autre part. Cette catégorie présente toutefois, dans le champ du transport, le même inconvénient constaté dans des études à caractères plus général : si le tertiaire se définit par omission, n'étant ni l'agriculture ni l'industrie, ou par le caractère apparemment "immatériel" des activités qui lui correspondent, il ne se révèle pas catégorie opératoire pour comprendre le fonctionnement concret du système de transport ou pour en saisir les évolutions et les axes de restructuration. A l'intérieur du "tertiaire" du transport, c'est la fonction d'organisation qui tient aujourd'hui le rôle central.

### c) organisation

Derrière l'intitulé des professions définies par l'INSEE se cachent en fait des métiers très divers, entre lesquels il faudra distinguer avec plus de précision encore pour cerner les fonctions d'organisation.

Ainsi, parmi les 17.440 cadres du transport et de la logistique recensés en 1982, il faut distinguer entre :

- les métiers liés aux noeuds des réseaux ou au matériel roulant (chef de gare, commandant d'aérogare, chef de traction), certains pouvant concerner le transport de personnes (et même lui être dédié, par exemple dans le cas du directeur d'agence de voyage) ;

- les métiers de gestionnaires de la production (correspondant à un savoir-faire technique structurant l'offre de flux : chef de service logistique, ingénieur de gestion des stocks, chef d'exploitation) ;

- les métiers liés à l'administration, ou au fonctionnement du marché à la charnière de l'offre et de la demande de transport (agent consignataire, agent maritime, cadre du shipping, commissionnaire en douane, commissionnaire de transport).

Les deux premiers types de métiers concourent à la production de l'offre de transport : ils sont rangés sous la rubrique de la *gestion de production du transport*. Ils s'opposent aux troisièmes, *les métiers d'intermédiation*, qui procèdent d'une connaissance simultanée de l'offre et de la demande et dont certains, sortant du strict secteur des transports, sont dans les transactions les "représentants de la marchandise" et rémunérés comme tels.

D'autres professions d'encadrement, en revanche, se révèlent plus difficiles à classer, du fait de regroupements statistiques larges qui imposent une lecture de la nomenclature des professions à un niveau plus fin, comme on va le voir :

- les responsables administratifs et commerciaux des transports sont constitués d'une part de métiers liés aux noeuds de réseau (chef de gare et chef d'escale), et d'autre part de métiers d'intermédiation, pour le transport de voyageurs ou de marchandises (chef d'agence de voyage, agent consignataire, agent maritime et auxiliaire de transport) ;

- c'est parmi les responsables d'exploitation des transports que se trouve la plus grande diversité des métiers. Par exemple, dans les emplois affectés au contrôle d'un point du réseau, on compte les professions de chef aiguilleur et de chef d'équipe de signalisation. Parmi les gestionnaires de flux, le noyau est constitué des professions de chef de camionnage, chef de service logistique, chef de traction, responsable de transport et responsable de trafic routier. Enfin, parmi les "assimilés" figurent le commissionnaire agréé en douane, le chef de bureau transport extérieur, le chef de ligne, le commissionnaire de transport, le courtier en affrètement et le déclarant en douane ;

- en revanche, les agents administratifs des transports de marchandises accomplissent plus clairement, à un niveau hiérarchique moindre, des tâches caractéristiques des fonctions d'intermédiation (professions de commis marchandise, consignataire, employé transit, agent commercial fret, commis en douane et employé).

Ce passage en revue révèle que les métiers liés à la *gestion de production* du transport, au fonctionnement d'un noeud ou au guidage des flux du réseau, sont assez bien identifiés, avec une forte participation de cadres et agents de maîtrise. En revanche, les métiers *d'intermédiation* sont présents à la fois à tous les niveaux

hiérarchiques et dans toutes les professions, et couvrent aussi bien le métier d'agent consignataire, appartenant aux cadres des transports et de la logistique, que celui de consignataire, placé parmi les agents administratifs des transports de marchandises.

### III. COMPTE PROPRE, COMPTE D'AUTRUI

On peut enfin utiliser cette typologie pour évaluer les emplois correspondant à des professions de transport (techniques et de support) dans l'ensemble de l'économie, c'est-à-dire dans le secteur du transport mais aussi dans les autres secteurs (cf. Figure n° 2, p. 20).

Cette distinction renvoie à la distinction, traditionnelle en matière de transport, entre compte d'autrui et compte propre. L'assimilation, couramment reprise ci-après, n'est cependant qu'approximative : on sait qu'un emploi exercé au titre du compte d'autrui dans une entreprise où le transport n'est pas l'activité principale appartient à la branche du transport et non au secteur (il appartient donc à un "autre secteur"), tandis que réciproquement les entreprises de transport produisent aussi (de façon certes marginale) du transport pour leur propre compte : *la coïncidence entre secteur du transport et transport public d'une part, autres secteurs et transport privé d'autre part, n'est pas parfaite.*

On utilisera ici les données du RGP. Pour les raisons que l'on a évoquées, la précision de ces données est limitée, même si elles sont plus pertinentes que celles de l'ESE: il ne faudra pas accorder trop de crédit aux chiffres absolus, mais y lire des ordres de grandeur.

Cette évaluation s'effectuera en deux étapes : tout d'abord, en examinant les seules professions techniques, spécifiques du transport ; ensuite, en élargissant le propos à l'ensemble des professions, y compris donc les professions de support, non spécifiques.

#### 1) Professions techniques

L'étude des professions techniques est la plus facile, puisque ces professions apparaissent explicitement dans la nomenclature et les chiffres du recensement.

On a déjà remarqué que des professions spécifiques (par exemple, les agents qualifiés des services d'exploitation de transport) sont peu internalisées par d'autres secteurs que le transport, à la différence des emplois de magasinier, plus banals. En s'appuyant sur la typologie des professions établie ci-avant, la lecture des données du



RGP permet l'appréciation, à un niveau général, du degré d'internalisation des fonctions techniques du transport par d'autres secteurs.

Cette lecture du recensement selon la typologie confirme et précise certains des enseignements de la comparaison entre le recensement et l'ESE.

On note d'abord que, parmi les professions spécifiques du transport, le secteur des transports est nettement minoritaire, avec 473.000 emplois sur un total de 1.342.000 (soit 35% seulement).

Sans doute faut-il faire d'emblée la part de la manutention, énorme masse de 725.000 emplois : on remarque que moins d'un quart des manutentionnaires appartiennent au secteur des transports (177.000 sur 725.000).

Il reste que, hors manutention, le secteur des transports est minoritaire, avec 297.000 sur 616.000 emplois, soit 48% du total. Si l'on détaille les métiers, la séparation est très claire entre métiers fortement ou faiblement internalisés par les secteurs utilisateurs de l'activité de transport.

Les personnels salariés non cadres roulants sont largement internalisés sous le régime du compte propre : la proportion est des deux tiers. L'effectif absolu doit être souligné : 300.000 emplois.

Les autres professions, en revanche, relèvent principalement du secteur des transports. C'est bien sûr le cas des transporteurs indépendants, dont le secteur de rattachement ne peut être que le transport ; c'est celui des transporteurs salariés cadres, dans une proportion de 86% ; c'est enfin, parmi les sédentaires, celui des organisateurs de transport : près de 90% appartiennent au secteur des transports.

Face à la *banalisation de la conduite routière*, qui n'oppose pas de barrière à l'entrée sérieuse aux activités des chargeurs, le *secteur des transports* se caractérise donc par une spécialisation dans des *métiers plus qualifiés* (les transporteurs cadres) ou plus *spécifiques* (les organisateurs de transport) : ce qui valide l'orientation même de cette recherche.

**Figure n° 2 : répartition des professions spécifiques du transport entre le secteur du transport et les autres**

**Effectifs dans l'ensemble de l'économie (dont effectifs dans le secteur du transport)**

Professions assurant une fonction <i>technique</i> dans le transport de marchandises			
transporteurs = roulants		auxiliaire = sédentaires	
502.740 (195.000)		838.840 (278.820)	
indépendants	salariés non cadres	manutentionnaires	organismes
32.860 (30.720)	457.360 (153.580)	725.500 (177.260)	113.340 (101.560)
	salariés cadres		
	12.520 (10.700)		
TOTAL		TOTAL HORS MANUTENTION	
1.341.580 (473.820)		616.080 (296.560)	

Sources : Calculs d'après RGP 1982.

## 2) Ensemble des professions

On peut maintenant apprécier la répartition de l'ensemble des métiers de transport, que ces métiers soient ou non spécifiques du transport, entre le secteur des transports et le reste de l'économie. On examinera d'abord le secteur du transport (pour l'ensemble de ses professions) ; puis les autres secteurs :

1°) *Secteur du transport* : on a estimé à 473.820 l'effectif des professions spécifiques du transport de fret dans le secteur du transport. Il convient maintenant d'évaluer les "emplois de support" qui y correspondent. Ceux-ci constituent la différence entre les professions spécifiques et l'effectif global du secteur, que l'on connaît par la même source, le RGP.

Encore faut-il ici se référer aux seuls emplois du transport de marchandises, alors que les effectifs du secteur (890 440 emplois) concernent à la fois les marchandises et les voyageurs. A cette fin, il faut soustraire aux effectifs globaux du secteur les emplois correspondant au transport de voyageurs. Pour certains d'entre eux, relevant d'entreprises exclusivement consacrées au transport de voyageurs, la chose est simple. Pour d'autres, relevant d'entreprises "mixtes", traitant à la fois voyageurs et marchandises, il faudra faire une ventilation raisonnable des emplois, et soustraire du secteur l'effectif ainsi affecté aux voyageurs.

Les entreprises exclusivement consacrées aux voyageurs sont les entreprises de taxis, la RATP, le secteur du transport routier et urbain de voyageurs, avec, en 1982, des effectifs respectifs de : 6.120 pour les taxis (source : RGP) ; 38.557 pour la RATP (source : entreprise, repris dans le Mémento des Statistiques de Transport, OEST, 1983), 76.465 pour le transport routier et urbain de voyages (source : EAE).

La SNCF et les compagnies aériennes, en revanche, transportent aussi bien des voyageurs que des marchandises. On ventilera leurs effectifs entre l'une et l'autre activité selon une clef de répartition simple : la part de l'une et l'autre dans les recettes. Les voyageurs fournissaient, en 1982, 45% des recettes à la SNCF : on leur affecte 45% des effectifs d'alors, 252.900 emplois, soit 113.250 emplois. Pour les compagnies aériennes (selon l'EAE), les voyages représentent 84% environ des recettes de transport, auxquels correspondent donc 84% des effectifs globaux (43.401 emplois), soit 37.325 emplois.

On remarque que les emplois de transport de voyageurs ainsi évalués comptent aussi bien des emplois spécifiques du transport que les emplois de support correspondants, et couvrent donc intégralement la part du secteur du transport consacrée aux voyageurs, soit :

Taxis .....	6.120
RATP .....	38.557
Transport routier et urbain de voyageurs.....	76.465
SNCF voyageurs.....	113.252
Transport aérien de voyageurs .....	37.325
	-----
Total .....	271.719 emplois

La différence entre l'effectif total du secteur des transports et cet effectif représente donc la part du secteur consacrée aux marchandises (emplois spécifiques et emplois de support confondus) :

	Secteur du transport	890 440
—	Part du secteur consacrée aux voyageurs	— 271 719
	<hr/>	<hr/>
=	Part du secteur consacrée au fret	= 619 000 emplois

Il est dès lors possible d'évaluer les emplois de support correspondant aux emplois spécifiques de transport du fret : c'est la différence entre le secteur du fret (619.000) et les emplois spécifiques (474.000), soit 145.000 emplois. Le ratio des emplois de support aux emplois spécifiques s'établit donc à  $145.000/474.000 = 0.3059$ .

	Professions spécifiques	Professions de support	Total
Secteur du transport de fret	474.000	145.000	619.000

2°) *Autres secteurs* : dans l'ensemble de l'économie, les professions spécifiques du transport ont un effectif global de 1.341.580 emplois ; puisqu'on en connaît la part dans le secteur des transports (473.820), on en déduit qu'il y a environ 867.760 professionnels "spécifiques" du transport exerçant leur activité dans d'autres secteurs de l'économie. Pour avoir une idée de l'ensemble des emplois liés au transport pour compte propre, il faut adjoindre aux emplois spécifiques ("techniques") les emplois de support correspondants.

On fait l'hypothèse que le rapport des effectifs des métiers non spécifiques aux effectifs des métiers spécifiques est le même dans les autres secteurs que dans le secteur des transports, soit 0,3056, et en appliquant ce ratio aux 867.760 emplois spécifiques du transport occupés dans d'autres secteurs, on obtient un effectif de 265.000 emplois de support, non spécifiques : soit un total d'environ 1.133.000 emplois de transport de marchandises dans d'autres secteurs que le transport public !

Cette méthode de calcul n'est bien sûr qu'indicative, et serait plus imprécise encore si on l'appliquait pour calculer les emplois de transport d'un secteur particulier de l'économie. On peut penser que cette évaluation sur-estime les emplois de support des autres secteurs que le transport, dans la mesure où les opérations de transport correspondantes ne sont pas assorties des opérations administratives (réglementaires, commerciales) nécessaires au transport public. Inversement, on sait que le transport privé correspond souvent à des trajets courts, en circuits et navettes, liés notamment aux opérations de ramassage ou livraison, et appelle donc un soutien organisationnel non négligeable. Cependant, de tels écarts ne sont probablement que de deuxième ordre, si l'on suit l'intuition selon laquelle, par exemple, le nombre de secrétaires nécessaires au support administratif d'un conducteur routier ne varie pas dans des proportions très fortes entre le secteur des transports et le reste de l'économie.

On obtient ainsi le tableau récapitulatif suivant :

**Tableau n° 2 : répartition de l'ensemble des professions du transport entre le secteur du transport et les autres**

	Professions spécifiques	Professions non spécifiques	Total
Entreprises de transport	474.000	145.000	619.000
Autres entreprises	868.000	265.000	1.133.000
<b>Total</b>	<b>1.342.000</b>	<b>410.000</b>	<b>1.752.000</b>

Sources : calculs d'après RGP 1982

On remarque d'abord la masse énorme d'emplois directement liés au mouvement des produits : plus de 1,7 millions d'emplois, plus de 8% de la population active nationale ! On pourrait en outre y adjoindre, pour mesurer le poids total de l'activité de transport dans l'économie, les emplois correspondant à la production et à l'entretien des infrastructures et des véhicules, aux consommations liées (dont l'énergie), une bonne part des effectifs de police et de transporteurs pour compte propre que sont les millions d'automobilistes... On conçoit que l'efficacité du système de transport soit un enjeu économique majeur.

Pour en rester au secteur des transports stricto sensu, on retiendra que *le transport pour compte propre est, en termes d'emploi, deux fois plus important que le transport public.*

A l'inverse de la conception logistique aujourd'hui de mise, on peut exclure du champ du transport les emplois de manutention, aux effectifs considérables (voir Figure n° 1) et largement internalisés par les autres secteurs que le transport. A cette fin, on retranche des "professions spécifiques" celles qui correspondent à la manutention, assorties d'un nombre proportionnel (30,56%) d'emplois de support. On constate alors que le rapport entre compte d'autrui et compte propre est sensiblement différent :

**Tableau n° 3 : répartition de l'ensemble des professions de transport (hormis la manutention) entre le secteur des transports et les autres**

	Professions spécifiques	Professions non spécifiques	Total
Entreprises de transport	297.000	91.000	388.000
Autres entreprises	319.000	98.000	417.000
<b>Total</b>	<b>616.000</b>	<b>189.000</b>	<b>805.000</b>

Source : RGP 1982

On constate que, *si l'on exclut la manutention, transport public et transport privé ont des effectifs sensiblement égaux.*

On retiendra que cette évaluation des effectifs du transport employés par les autres secteurs (y compris les emplois non spécifiques) montre l'importance du *transport pour compte propre dans l'économie* : il représente plus de 400.000 emplois au sens du transport stricto sensu, et plus d'un million si l'on y inclut les manutentionnaires !

## **Chapitre 2**

### **LES EMPLOIS D'ORGANISATION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Puisque les fonctions d'organisation apparaissent concentrées principalement dans le secteur du transport, on peut en poursuivre l'analyse à travers l'EAE, qui porte précisément sur le secteur. (Dans la suite de ce chapitre, le terme de secteur est entendu, sauf mention contraire, au sens des 6 secteurs de l'EAE et non au sens plus large d'activité économique de transport). Cette démarche permettra de recouper l'évaluation précédente des grandes composantes de l'emploi dans le secteur des transports (voir figure n° 2) et surtout de l'enrichir d'une connaissance modale des fonctions du personnel, puisque c'est selon le découpage par modes qu'est conçue l'enquête.

#### **I. L'EMPLOI PAR STATUT ET CATEGORIE PROFESSIONNELLE**

La première approche consiste à repérer les effectifs par secteur tels qu'ils sont directement fournis par l'EAE, qui établit deux distinctions : entre emplois permanents et non permanents d'une part (en termes de statut), entre personnel roulant, administratif et commercial, docker et autres d'autre part (en termes de catégorie professionnelle).

**Tableau n° 4 : catégories d'emploi du personnel salarié dans les transports, au sens de l'EAE**

	Auxiliaires des transports terrestres	Auxiliaires des transports maritimes	Transports routiers de marchandises (> 5 salariés)	Transport maritime	Transport aérien
<b>Personnel</b>					
Non permanent	531	6.192	3.709	?	?
Permanent	55.588	23.850	171.125	?	?
<b>Dont :</b>					
Roulant	9.575	?	108.520	16.559	8.708
Administratif et commercial	31.532	18.958	62.605	7.246	31.398
Dockers	10.399	1.850	?	?	?
Autres	4.082	3.042	?	118	?

Source : EAE

Les points d'interrogation figurant dans le tableau font ressortir les catégories non renseignées par l'EAE, qui ne représentent, la plupart du temps, que peu d'emplois.

On peut regrouper le personnel docker (qui forme l'essentiel du personnel non permanent des auxiliaires) : soit 18.972 emplois en tout. Restent les grandes masses des roulants (144.500 emplois) d'une part, des administratifs et commerciaux (153.881 emplois) d'autre part.

Il n'y a pas de dockers ni de non permanents dans le transport maritime, qui laisse ainsi l'intégralité de la manutention portuaire aux auxiliaires ; on peut noter aussi que les auxiliaires des transports maritimes n'ont pas de personnel roulant (ou tout au moins navigant).

On note l'importance relative du personnel administratif et commercial. La comparaison avec la segmentation des emplois que permet le recensement (voir figure n° 2) montre qu'il y a beaucoup plus de manutentionnaires que de dockers, et bien davantage de personnel administratif et commercial que d'organiseurs. Mais les



catégories des deux sources, RGP et EAE, ne se recoupent pas exactement. L'EAE propose une définition très englobante du personnel administratif et commercial. Quand bien même la fonction d'organisation évaluée d'après le RGP coïnciderait avec la définition du personnel administratif et commercial de l'EAE, cette approche par *composante d'emplois* de l'EAE reste trop globale pour approcher leur finalité précise dans les différents sous-secteurs : par exemple, tel emploi d'organisateur ne sert pas forcément une activité d'organisation, mais au contraire peut contribuer à l'activité de transport ou de manutention.

La comparaison des typologies ne peut dès lors être fertile que si les catégories d'emplois sont définies non seulement par rapport à des critères de statut et de qualification mais aussi, de façon plus concrète, de fonctionnalité. Les statistiques disponibles ne permettent pas de croiser tous ces critères, néanmoins une approche de l'emploi par fonction montrera l'imbrication des métiers dans les fonctions.

## II. L'EMPLOI PAR FONCTION

La répartition de l'emploi par fonctions se réfère à la typologie établie ci-avant. Mais si celle-ci se fondait sur une ventilation des effectifs du transport par professions, la ventilation qui sera ici tentée se fonde sur une autre source de renseignement : l'appartenance de l'entreprise à tel ou tel sous-secteur du transport, et la ventilation de ses recettes entre les activités correspondantes.

Pour évaluer les emplois, l'hypothèse méthodologique est que l'on peut établir une correspondance entre le niveau fin de description des activités des entreprises que renseigne l'EAE et les effectifs par fonction. Chacun des secteurs, divisé parfois en sous-secteurs, peut faire du transport, de l'organisation ou de la manutention. Les parts respectives en seront évaluées à partir des recettes, ventilées par activité de sous-secteur. On fait ainsi l'hypothèse que l'emploi est proportionnel aux recettes générées par chacun de ces segments.

Le découpage en sous-secteurs selon l'EAE s'opère sur une base modale, en distinguant, pour chaque mode, transport et auxiliaire. On verra que les sous-secteurs sont peu imbriqués, que ce soit par mode ou par fonction. Par exemple, le sous-secteur des entreprises de manutention portuaire fait peu de transport maritime et encore moins de transport routier, et réciproquement.

Le découpage modal de l'EAE n'est donc pas arbitraire et reflète encore une réelle spécialisation des entreprises, même si l'intermodalité se développe. Par ailleurs, organisation du transport et manutention correspondent également à des types

d'entreprises bien marqués, tandis que les fonctions de transport restent assez marginales chez les auxiliaires.

Par contre, les prestations concourant à l'organisation du transport telles que le groupage et la messagerie, l'affrètement, la commission en douane, sont très partagées à l'intérieur d'un même sous-secteur, et a fortiori d'un même mode. En ce sens, les auxiliaires sont peu spécialisés (à moins qu'ils ne soient spécialisés dans la polyvalence en matière d'organisation!). Une telle appréciation ne peut toutefois être tenue pour fondée que si l'on connaît la structure du secteur, son degré de concentration: en effet, l'existence éventuelle d'une entreprise de grande taille dans un secteur peut donner une image déformée de la spécialisation d'une pléiade d'entreprises artisanales.

L'étude portera d'abord sur les secteurs d'entreprises d'auxiliaires, naturellement très riches en activités d'organisation, les transporteurs étant examinés ensuite.

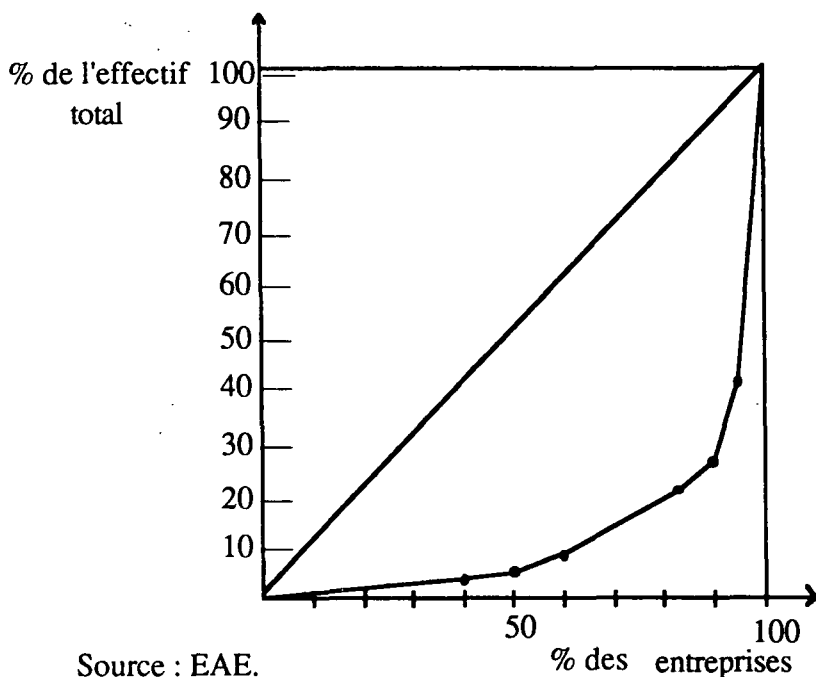
### **1) Les auxiliaires des transports terrestres**

La courbe de Lorentz rapportant l'effectif au nombre d'entreprises est très éloignée de la diagonale : la structure du secteur est très hétérogène. D'une part, il y a une constellation de petites entreprises : 50 % des entreprises représentent moins de 5 % de l'effectif total. D'autre part, la concentration de l'emploi est nettement plus forte que dans le transport terrestre, puisque moins d'une centaine d'entreprises (parmi les 1046 du secteur) regroupe plus de 72 % des emplois. Compte tenu de la forte concentration de l'emploi et des recettes, on peut avancer que les grandes entreprises sont effectivement pluri-actives alors que les petites sont spécialisées.

Ce secteur d'entreprises au sens des EAE, qui compte au total 55.780 employés, est découpé en deux sous-secteurs :

- les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial, avec 49.357 personnes ;
- les entreprises de maintenance terrestre et fluviale avec 6.423 employés.

Figure n° 3 : concentration des auxiliaires de transport terrestre



Les entreprises de maintenance terrestre et fluviale font l'objet d'un traitement séparé, doublement justifié. D'une part et d'un point de vue conceptuel, il faut distinguer la manipulation physique de l'organisation du transport. Cette distinction se manifeste dans les proportions de personnel administratif et commercial parmi le personnel sédentaire des divers sous-secteurs : 70 % en collecte de fret contre 20 % seulement en maintenance. Elle se manifeste aussi dans le rapport du personnel sédentaire au personnel roulant : 5 sédentaires pour 1 roulant en collecte de fret, 12 pour 1 dans la maintenance. D'autre part l'examen de la ventilation des recettes montrera une certaine diversification de la collecte de fret, une forte spécialisation, au contraire, pour la maintenance.

On note que les recettes globales des auxiliaires des transports terrestres, 10.718 MF, représentent plus de la moitié de celles de l'ensemble des auxiliaires au sens de l'EAE. Quant à la ventilation des recettes par activité, les tableaux de l'EAE détaillent les recettes selon une nomenclature plus fine : on peut donc évaluer les parts de marché correspondant aux diverses activités non principales exercées par les auxiliaires, et repérer ainsi les imbrications entre différents sous-secteurs. On rapportera les recettes de tel ou tel type d'activité à l'ensemble des activités de

transport et d'auxiliaire de transport des entreprises étudiées, et non à l'ensemble des activités de ces entreprises, qui peuvent dépasser le champ des transports, même au sens large.

Les entreprises de *manutention terrestre et fluviale* sont peu diversifiées hors de leur activité principale : elles interviennent essentiellement dans les activités de traitement physique des marchandises de la manutention terrestre et fluviale (75%) et de l'entreposage (6%), peu dans l'organisation du transport (11% de leurs recettes) ou dans le transport lui-même (8%).

A l'inverse, les entreprises de *collecte de fret terrestre et fluvial* ont très peu de recettes provenant de la manutention ou de l'entreposage (3%). Elles ont une activité de transport un peu plus développée que les précédentes (14% des recettes). Leur activité *d'organisateur* se décompose en :

- commissionnaire en douane et transitaire pour les transports terrestres et fluviaux, pour 22% de leur activité ;
- groupeur, 38% ;
- affrêteur routier, 10% ;
- autres activités d'auxiliaires des transports terrestres et fluviaux, 5% ;
- activités d'auxiliaires d'autres modes, 7%.

A partir de ces données, on peut faire une estimation de l'emploi par fonction. Deux clés de répartition ont été envisagées.

Une première méthode consiste à ventiler les effectifs proportionnellement aux recettes dégagées par les diverses activités, en faisant en outre l'hypothèse que les ratios de recettes par personne occupée sont égaux à ceux des sous-secteurs correspondants de l'EAE. Ainsi, dans l'exemple du sous-secteur des entreprises de manutention appartenant au secteur des auxiliaires de transport terrestre, on fait l'hypothèse que chacune des fonctions de manutention, de transport et d'organisation dégage les mêmes ratios de recettes que les sous-secteurs correspondants : manutention (170kF par emploi), transport routier de marchandise (272 kF) et collecte de fret (249 kF). Considérant les 979 MF de recettes de la manutention terrestre et fluviale et la répartition de ces recettes par fonction, on en déduit que dans ce sous-secteur :

- $979 * 0.81 / 0.170 = 4.665$  personnes font de la manutention ;
- $979 * 0.08 / 0.272 = 288$  personnes font du transport ;
- $979 * 0.11 / 0.249 = 433$  personnes font de l'organisation.

Cette méthode a pour inconvénient que l'on ne retrouve pas le nombre total d'emplois du sous-secteur considéré.

Une deuxième méthode d'évaluation, qui ne présente pas cet inconvénient, consiste à appliquer simplement le ratio du sous-secteur (170 kF par emploi) à chacune des fonctions. Ce faisant, on surestime le poids des fonctions dont la part dans les recettes est faible, et on sous-estime légèrement le nombre de personnes assurant l'activité principale, la manutention. Dans le cas présent de sous-secteurs très concentrés sur une fonction, soit la manutention ou l'organisation, les erreurs d'appréciation sont faibles; c'est pourquoi, ici, cette méthode a été préférée à la première. Ainsi peut-on estimer que, dans le secteur de la manutention :

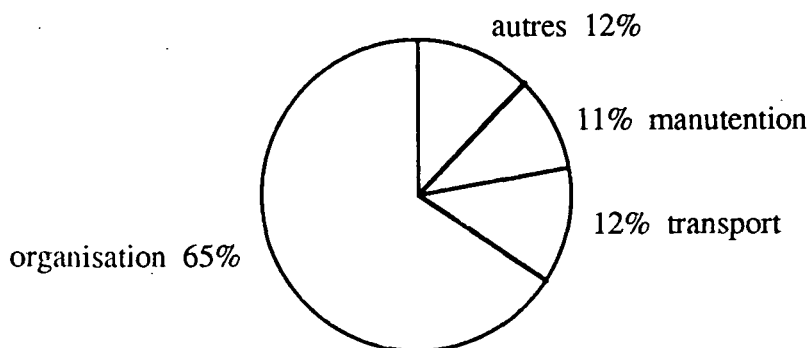
- $979 * 0.81 / 0.170 = 4.665$  personnes font de la manutention ;
- $979 * 0.08 / 0.170 = 460$  personnes font du transport ;
- $979 * 0.11 / 0.170 = 633$  personnes font de l'organisation.

La même méthode, appliquée à la collecte de fret, donne les ventilations suivantes

- $10718 * 0.03 / 0.249 = 1.291$  personnes font de la manutention ;
- $10718 * 0.14 / 0.249 = 6.026$  personnes font du transport ;
- $10718 * 0.83 / 0.249 = 35.726$  personnes font de l'organisation.

Si l'on récapitule les évaluations pour l'ensemble des auxiliaires des transports terrestres, il y avait, en 1982, 5.956 manutentionnaires, 6.486 transporteurs et 36.359 organisateurs. La différence avec l'effectif total du secteur concerne des emplois dont l'activité est autre, soit 6.979 personnes. Il convient sans doute de retenir les ordres de grandeur des pourcentages des différentes fonctions représentés sur la figure n° 4 :

**Figure n° 4 : partage fonctionnel de l'emploi chez les auxiliaires de transport terrestre**



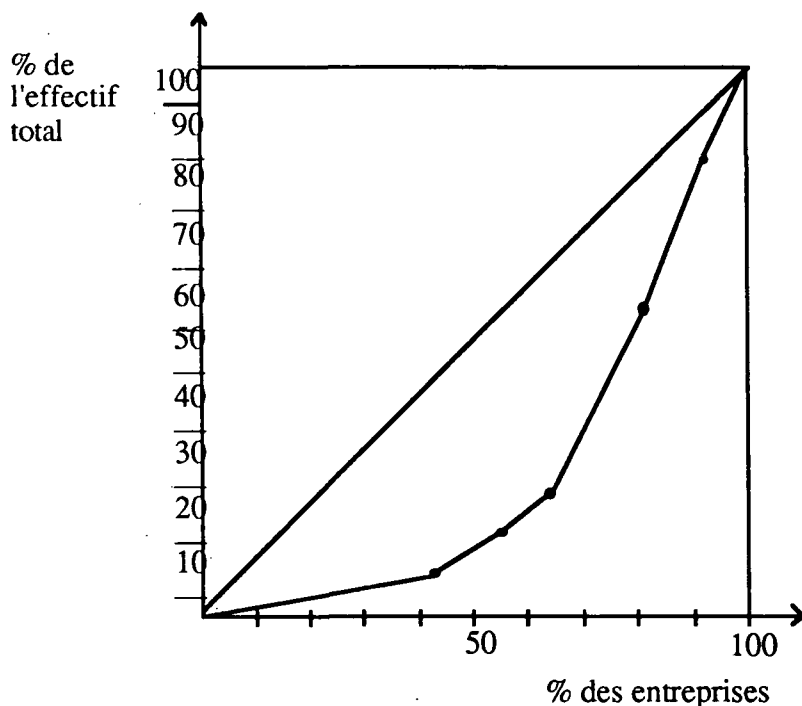
## 2) Les auxiliaires des transports maritimes

Sur les 30.238 employés de ce secteur, 14.446 travaillent chez des transitaires ou commissionnaires en douane, 11.346 dans des entreprises de manutention portuaire et 4.446 dans des agences maritimes et de consignation-courtage.

La concentration de l'ensemble du secteur est beaucoup moins forte que pour les auxiliaires des modes terrestres et fluviaux. Elle est en fait très diverse d'un sous-secteur à l'autre : alors que les transitaires et commissionnaires présentent la même structure concentrée que leurs homologues terrestres, les deux autres sous-secteurs ont une répartition beaucoup plus régulière. On en retient *la concentration de l'activité d'organisateur de transport* dans les grandes entreprises, certes pluriactives, mais pluri-actives à l'intérieur de la sphère de l'organisation.

Ceci marque d'ailleurs les limites de l'approche statistique pour l'étude des fonctions d'organisation dans le transport : les données quantitatives pour le secteur doivent sans doute être complétées par des approches monographiques, qu'il s'agisse d'observer l'organisation de la production du transport ou d'appréhender les stratégies qui émergent, dans de grandes entreprises marquées chacune par une place originale et une histoire propre.

Figure n° 5 : concentration des auxiliaires de transport maritime



Source : EAE.

Quant aux recettes, plus de 40% des 8.137 millions de francs de recettes des activités de transport et d'auxiliaire maritime proviennent de la manutention, proportion considérable à côté des 7% que représente la manutention dans l'auxiliarat terrestre et fluvial.

En outre, la manutention portuaire est, dans l'ensemble des entreprises dont l'activité principale est l'auxiliarat de transport, le sous-secteur qui génère le plus de revenus par personne occupée (323 kF/an H.T.) ; cela reflète à la fois le poids des investissements nécessaires aux opérations de transbordement et le rapport de force entre dockers et chargeurs maritimes.

En regard, 28% des recettes sont issues de l'activité de transit et de commissionnaire, et 10% de l'activité d'agence maritime et de consignation.

Il convient de souligner la faiblesse de l'activité d'entrepasage (2% des recettes), de transport (4%) et des activités autres que le transport (506 millions de francs, soit 6% du grand total des recettes).

Les auxiliaires des transports maritimes sont marqués par une forte spécialisation qui apparaît plus clairement lorsqu'on les observe par sous-secteurs.

60 % des recettes des *transitaires et commissionnaires* proviennent de leur activité principale dans le maritime ; comparativement aux auxiliaires des transports terrestres, les auxiliaires maritimes exercent toutefois un contrôle relativement plus important sur les autres modes de transport que le leur : la maîtrise des acheminements terrestres est aujourd'hui un enjeu important pour le secteur maritime, et pour la concurrence que se livrent, à cet égard, les auxiliaires et les armateurs. En termes de recettes -et d'équivalent en emploi-, on verra toutefois que ceux-ci ("carrier haulage") pèsent d'un moindre poids que ceux-là ("merchant haulage"). En tant qu'auxiliaires maritimes, ils dégagent en effet 692 millions de francs en transport terrestre (20 % de leur recettes), soit à peu près l'équivalent de ce que font leurs homologues terrestres et fluviaux pour les autres modes (786 MF). On peut ainsi estimer l'emploi par fonctions chez les transitaires et concessionnaires :

- $3418 * 0.08 / 0.261 = 1.048$  personnes dans la manutention,
- $3418 * 0.07 / 0.261 = 917$  personnes dans le transport,
- $3418 * 0.85 / 0.261 = 11.131$  personnes dans l'organisation.

La *manutention portuaire* est en revanche extrêmement spécialisée, 90 % de ses recettes provenant de son activité principale. Dans ce sous-secteur il y a en effet :

- $3547 * 0.91 / 0.323 = 9.993$  emplois de manutention,
- $3547 * 0.01 / 0.323 = 110$  emplois de transport,
- $3547 * 0.08 / 0.323 = 879$  emplois d'organisation.

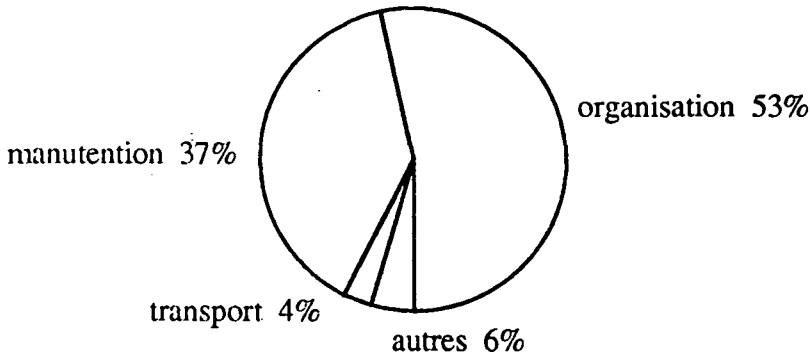
L'*agence maritime et consignation* est la moins spécialisée (51 % de ses recettes seulement dans son activité principale) avec tout de même 15 % d'activités très proches (courtiers d'affrètement pour 293 MF, contre seulement 60 MF chez les transitaires) et que l'on peut assimiler aux activités d'organisation. On peut alors détailler l'emploi par fonctions de la façon suivante :

- $1172 * 0.04 / 0.27 = 174$  emplois de manutention,
- $1172 * 0.01 / 0.27 = 43$  emplois de transport,
- $1172 * 0.95 / 0.27 = 4.124$  emplois d'organisation.

Au total 11.215 manutentionnaires, 1.070 transporteurs, 16.134 organisateurs et 1.819 emplois liés à d'autres activités composent le secteur des entreprises auxiliaires de transport maritime. Soit, en pourcentages :



**Figure n° 6 : partage fonctionnel de l'emploi chez les auxiliaires de transport maritime**



Par comparaison avec les auxiliaires des transports terrestres et fluviaux, le personnel non permanent est ici particulièrement important : un non permanent pour 4 salariés permanents, du fait du statut des dockers.

### 3) Les transports maritimes

Ces entreprises qui travaillent pour l'essentiel au transport de fret regroupent 24.026 personnes et réalisent 878 MF, soit 4.3 % de leurs recettes totales, dans l'auxiliarat de transport maritime ; c'est donc une activité qui leur échappe assez largement, et représente seulement un peu plus du dixième des recettes des auxiliaires maritimes.

Pour un secteur comme celui des transports maritimes, qui n'est pas principalement un secteur d'auxiliarat, la méthode faisant correspondre des emplois à des recettes est beaucoup moins précise. L'étude de la plurifonctionnalité de certains emplois serait sans doute plus pertinente. On peut toutefois tenter de donner un ordre de grandeur des effectifs correspondant aux recettes générées. Tout d'abord, on peut se caler sur les recettes par personne occupée chez les transitaires ou commissionnaires en douane : si, chez les auxiliaires maritimes, elles s'élèvent à 262 kF, cela donne environ 3300 emplois chez les transporteurs maritimes. On peut aussi faire l'hypothèse plus audacieuse que la commission perçue tient compte de la prestation de transport associée et se caler sur le montant de 862 kF par personne occupée du transport maritime pour les produits autres que pétroliers : ce qui fixe le nombre d'emplois correspondants à environ 1.000 personnes. La réalité tient dans cette fourchette : de 1.000 à 3.000 emplois.

Enfin, il convient d'inclure dans les activités d'auxiliaires de transport maritime le frètement et la gérance de navires. Ces activités génèrent 2.210 MF soit, sur la base de 862 kF par personne, un effectif d'environ 2.400 personnes.

#### **4) Le transport routier de marchandises**

Ce secteur vaste et atomisé totalise 217.930 emplois, mais a relativement peu développé l'auxiliarat de transport (moins de 4 % des recettes); presque entièrement consacrée au transport terrestre, cette activité marginale équivaut tout de même, avec 1.472 MF, au septième des recettes de l'ensemble des auxiliaires de transport .

Que l'on se cale sur le ratio de recettes par personne occupée dans le secteur entier (271 kF), ou dans la seule collecte de fret chez les auxiliaires terrestres (249 kF), on peut estimer qu'environ 6.000 personnes travaillent comme auxiliaires chez des transporteurs.

Enfin, l'important poste de la location de véhicules industriels représente 13.8 % des recettes du secteur, avec 6.131 MF soit, sur la base de 300 kF par personne, une masse d'environ 20.000 employés. Si la location s'effectue avec chauffeur, l'activité comprend une forte proportion de transport stricto sensu ; la location sans chauffeur relève en revanche bien davantage des activités d'organisation (encore qu'elle puisse inclure des emplois d'entretien du matériel loué). C'est la deuxième hypothèse que l'on a retenue, et que l'on reprendra pour le transport aérien et le transport maritime.

#### **5) Le transport routier et urbain de voyageurs**

76.465 personnes appartiennent à ce secteur. N'y figurent pas d'activités d'auxiliaires ; 1.6 % des recettes proviennent d'autres activités de transport et d'auxiliaires de transport soit, d'après la nomenclature détaillée, des activités d'agence de voyage qui sortent du champ de la recherche. De même peut-on considérer que la location de véhicules industriels, très faible au demeurant, concerne seulement les transports de voyageurs.

Même si ce secteur fait un peu de transport de marchandise (4.4% de ses recettes), il ne participe pas à l'organisation du transport de marchandise et se contente de l'assurer comme un service lié à la demande de transport de voyageurs.

## 6) Le transport aérien

Parmi les 43.401 emplois du transport aérien on a estimé à 6076 les emplois relevant du fret.

Le "*frètement et louage d'aéronefs*" et le "*courtage de fret et activité d'auxiliaire*" entrent dans la catégorie des fonctions d'organisation. On peut considérer, de la même façon que pour l'estimation de la part du fret, que le frètement et louage d'aéronefs est réparti : au prorata des recettes entre le trafic passager et le fret. On en conclut que  $0,8$  (courtage de fret) +  $2,9$  (frètement et louage)  $\times 0,14 = 1,2\%$  de l'emploi du transport aérien, est affecté à une fonction d'organisation dans l'industrie du fret, soit 508 emplois.

Ce chiffre paraît faible pour une activité aussi complexe ; c'est que beaucoup d'agents participent en tant que personnel naviguant ou auxiliaires à cette fonction d'organisation sans être, identifié comme tels dans les nomenclatures.

## 7) Récapitulation

Pour saisir la fonction d'organisation dans l'ensemble du transport public de marchandises, il faut enfin estimer l'importance de cette activité à la SNCF. On peut faire comme hypothèse que la part de l'organisation dans le transport ferroviaire est comparable à celle de l'organisation dans le transport routier, dans ses deux composantes d'entreprises d'auxilariat et d'entreprises de transport. D'après le tableau ci-dessous, cette part est de 20%. Sur un effectif d'emplois ferroviaires attribués au transport de marchandises d'environ 139.000 personnes, les fonctions d'organisation représentent donc environ 27.800 emplois.

Tableau n° 5 : répartition modale des effectifs d'organisation

Secteurs	Effectifs marchandises	Part de l'organisation	Effectifs organisation
A.T.T.	56.000	65%	36.000
T.R.M.	218.000	12%	
S.N.C.F.	100.000	20%	20.000
A.T.M.	30.000	53%	16.000
T.M.	24.000	17%	4.000
T.A.	43.000	3%	1.000
<b>Total</b>	<b>471.000</b>	<b>22%</b>	<b>103.000</b>

Source : EAE 198

Cette masse est principalement répartie en quatre sous-secteurs : les auxiliaires de transports terrestres, avec 36.000 emplois ; les transports routiers avec 26.000 ; la S.N.C.F. : 20.000 ; les auxiliaires du transport maritime, enfin, avec 16.000, le transport maritime et aérien venant bien derrière.

L'évaluation des emplois d'organisation dans le secteur des transports, sur la base d'une ventilation proportionnelle aux recettes des divers sous-secteurs, aboutit ainsi à un effectif global de 110.000 emplois, soit 23% de l'effectif total selon l'EAE.

Cette estimation est d'abord à rapprocher de celle de l'exploitation des statistiques par profession, (cf. chapitre 2), qui a permis de recenser 101.560 emplois ressortissant à l'organisation des transports de marchandises, dans le secteur même. Cet ordre de grandeur de 100.000 emplois dans l'organisation du transport semble robuste pour les raisons suivantes.

Premièrement ces estimations sont prudentes. En effet l'EAE sous-évalue probablement l'effectif organisationnel dans le transport aérien tandis que certains métiers, notamment à la SNCF, ont échappé à un dénombrement par professions selon le RGP. Enfin trois autres estimations, nécessairement plus élevées parce que se référant à l'activité ou à la fonction d'auxiliaire, par définition plus englobante que

la seule fonction d'organisation, se situent en fait près des 100.000 emplois :

- 107.000 emplois annoncés en 1987 par la FFCAT (9).
- 123.400 personnes relevant de l'activité des auxiliaires de transport et agences de voyage d'après la NAP du RGP de 1982 (10).
- 137.000 emplois estimés à partir des statistiques UNEDIC par l'OEST en 1982 (11).

Ainsi l'estimation globale, corroborée par le RGP, est-elle également bornée dans un intervalle assez étroit pour paraître fiable. Ce fait ne constitue pas pour autant une justification de la méthode qui dans certains cas peut présenter de réelles faiblesses.

On a noté dans le chapitre précédent que le repérage des fonctions à travers les professions conduisant probablement à sous évaluer les effectifs des "logisticiens pour compte propre", qui se reconnaissent probablement davantage dans d'autres postes de la nomenclature.

La présente évaluation, limitée au compte d'autrui souffre d'un biais comparable. Elle assimile en effet fonction et profession. Or, dans la réalité, les professions sont impures, du bas en haut de la hiérarchie : un même emploi relève souvent de plusieurs fonctions à la fois, et peut même trouver sa compétence dans l'articulation de ces fonctions. L'intermédiation, l'organisation ne sont pas exclusivement assurées par un encadrement spécialisé, mais peuvent être partiellement assurées au niveau de l'exécution . Elles font ainsi parties des fonctions multiples d'un chauffeur-livreur. On peut donc considérer que la présente évaluation des effectifs d'organisation est une évaluation minimale, et que l'appréhension de ces fonctions relèverait d'une démarche différente, touchant à l'organisation du transport, aux emplois et qualifications qu'elle requiert, à leur mise en oeuvre dans le système de production du fret.



## Chapitre 3

### EVOLUTION DES EMPLOIS ET DES METIERS

Les précédents chapitres ont permis de repérer la place des métiers et des fonctions d'organisation du fret à partir des données du dernier recensement, en 1982, et de l'EAE pour la même année. Il est maintenant loisible d'en apprécier l'évolution : évolution de longue période, saisie avec une ampleur variable selon les sources, et évolution plus récente, saisie avec plus de précision, pour la période de 1973 à 1984.

#### I. EVOLUTION SUR LONGUE PERIODE

L'auxiliarat, dans ses composantes physiques et organisationnelles, est une activité fort ancienne, formalisée dans des rapports sociaux assez précis bien avant les premiers recensements généraux de la population (dont le premier remonte en France à 1851). G. Ribeill, dans une étude sur l'évolution des nomenclatures dans le transport (12), montre que jusqu'en 1896 le recensement vise surtout à estimer l'emploi par champ d'activité économique, davantage que par "statut social". Ce dernier terme, progressivement introduit, se rajoute au classement par activité économique et au classement par métier, en introduisant une notion de position, de place hiérarchique. Ainsi, en 1856, peut-on repérer les "individus occupés au halage, au remorquage sur les cours d'eau, et au chargement ou déchargement des bateaux sur les ports", les "affrêteurs et armateurs de navires" ou encore les "portefaix et commissionnaires", lorsqu'est mentionnée l'activité individuelle. Le terme de commissionnaire est ambigu puisqu'il désigne à la fois les courtiers dans le champ du commerce et ceux qui prennent une commission pour l'acheminement de la marchandise et qui, agrégés aux courtiers et agents de change, appartiennent au champ des "professions diverses". Les activités d'auxiliaires ne sont donc pas encore identifiées ou regroupées sous cette dénomination.

Au cours de la première moitié du vingtième siècle, les activités économiques sont plus clairement regroupées et le statut social précisé. Cependant il faudra attendre 1954 pour que soit proposée une nomenclature des métiers opérationnelle. Celle-ci va évoluer au gré du développement de métiers nouveaux ou de la disparition de métiers en perte de vitesse. De la nomenclature originale des activités individuelles de 1954 à la nomenclature actuelle des professions et catégories socio-professionnelles, le nombre de positions du niveau le plus détaillé de nomenclature passe successivement : de 670 en 1954 à 391 en 1962, 444 en 1968, 284 en 1975 puis 455 en 1982. Ceci explique la difficulté à raccorder les statistiques portant sur

ces différents métiers. De plus, cet exercice renseignerait fort peu sur l'évolution quantitative des métiers d'organisation, difficilement repérables avant 1982.

La seule véritable série dont on dispose sur longue période concerne donc non les professions, mais les activités économiques. Les auxiliaires de transport y sont identifiés comme catégorie à part entière et de façon précise depuis 1926, incluant cependant les auxiliaires de transport de voyageurs (agents de voyage notamment). M. Braibant a reconstitué la série rétrolée suivante (13) :

**Tableau n° 6 : l'emploi (en milliers) selon les modes de 1926 à 1980**

Années								Evolution	
	1926	1936	1954	1962	1968	1975	1980	1980/1926	
Auxiliaires	43	48	58	87	103	130	140	3,26	
Transport routier									
marchandises	91	93	100	110	155	204	232	2,55	
ferroviaire	590	480	388	349	323	282	254	0,43	
maritime	45	50	59	58	57	48	43	0,96	
aérien	(2)	(18)	(24)	34	48	56	61	(30,50)	
Transport routier									
voyageurs	(121)	(115)	81	106	122	121	136	1,12	
Total Transport	910	821	727	762	824	853	875	0,97	
Total Tertiaire	6.257	6.776	7.704	8.693	9.714	11.249	12.332	1,97	

Source : Braibant, op. cit., p. 7, les nombres entre parenthèses ont été estimés à partir d'hypothèses.

On y a ajouté le rapport entre les effectifs de 1980 et ceux de 1926 pour la clarté de l'interprétation.

La quasi-stagnation du secteur des transports fait contraste au doublement de l'ensemble des activités tertiaires en général. Le transport a fait bien des gains de productivité. Cette stagnation des effectifs procède d'évolutions internes très contrastées : diminution drastique des effectifs ferroviaires compensée par une croissance de la route et l'explosion du trafic aérien.



Pour ce qui est de l'évolution relative des effectifs des entreprises d'auxiliaires, elle accompagne et même dépasse celle des entreprises de transport routier de marchandises (TRM). La croissance de l'emploi chez les auxiliaires est la plus forte parmi toutes les catégories d'activité (après celle du transport aérien qui partait d'un niveau très bas). C'est le signe que cette croissance ne se limite pas à un effet d'accompagnement mécanique de la croissance du transport routier et de la stagnation du maritime, mais qu'elle dénote l'émergence de nouveaux acteurs et de nouvelles structures où l'auxiliarat n'est pas un simple service à la production de transport mais y participe directement et va jusqu'à la contrôler, jouant volontiers un rôle moteur et innovant.

## II. EVOLUTION RECENTE

### 1) Evolution selon l'ESE

Cette section repose partiellement sur un travail de Nathalie Lebon (14) qui présente sur la base de l'ESE une analyse de l'évolution des métiers dans le secteur des transports, sous l'angle des catégories socio-professionnelles, de 1970 à 1983. Elle souligne graphiquement (cf. op. cité p. 20) deux faits saillants : la forte baisse du personnel ouvrier, et la hausse des employés et personnel roulant. Ces résultats peuvent être décomposés pour en tirer l'évolution du partage fonctionnel : la catégorie des employés et personnel roulant est un fourre-tout qui ne dit rien des évolutions du personnel roulant, des manutentionnaires, des employés participant à l'organisation du transport ou de ceux assurant des fonctions de support général, pour reprendre la typologie proposée ci-avant.

On peut dresser le tableau simplifié suivant, qui rapporte les évolutions des métiers spécifiques du transport : n'ont été retenus que les métiers représentant au moins 1 % des effectifs du secteur pendant une année au moins de la période couverte. Leur total représente environ 60% des effectifs globaux du secteur. Comme ceux-ci varient très peu, on peut établir et lire le tableau directement en pourcentages. Les codes et descriptions de ces métiers selon l'ancienne nomenclature de l'ESE sont donnés en annexe n° 4.

**Tableau n° 7 : évolution des principaux métiers du transport dans le secteur (%)**

Métiers du transport (% du total)	1975	1977	1979	1981	1983
Personnel d'encadrement du magasinage, du conditionnement et de la manutention	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0
Ouvriers et employés qualifiés du magasinage, du conditionnement et de la manutention	3,3	3,5	3,8	4,2	4,7
Ouvriers et employés non qualifiés du magasinage, du conditionnement et de la manutention	9,0	7,6	6,8	5,9	6,2
Personnel d'encadrement des services d'exploitation	2,6	2,7	2,6	2,8	2,8
Agents qualifiés des services d'exploitation (personnel sédentaire)	4,8	4,5	4,6	4,6	3,8
Agents qualifiés des services d'exploitation (personnel roulant)	5,6	5,4	5,5	5,6	5,6
Agents de conduite des transports routiers	14,9	16,7	17,5	18,0	18,0
Conducteurs de véhicules automobiles	2,1	2,2	2,0	2,1	2,2
Autres cadres administratifs : cadres placés sous l'autorité des précédents	1,5	1,5	2,0	2,1	2,2
Personnel d'encadrement des services administratifs	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8
Personnel qualifié chargé des opérations administratives et du contentieux	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0
Autres employés de bureau qualifiés	8,5	8,2	8,0	7,8	8,7
<b>Total (%)</b>	<b>56,9</b>	<b>57,0</b>	<b>57,0</b>	<b>57,3</b>	<b>58,4</b>
<b>Effectif du secteur (en milliers)</b>	<b>588</b>	<b>610</b>	<b>603</b>	<b>607</b>	<b>583</b>

Source : ESE

On observe une croissance continue des agents de conduite du transport routier, liée tant au développement des transports de voyageurs que du trafic de marchandises, et une stagnation des autres grandes catégories de personnel roulant. Par ailleurs, les personnels sédentaires qualifiés des services d'exploitation sont en diminution, car largement constitués de personnel de la SNCF. Les autres catégories d'employés se maintiennent, tandis que l'on note une nette augmentation des personnels qualifiés chargés des opérations administratives et du contentieux ; on trouve là un indice de la montée de la fonction d'organisation avec les employés qualifiés d'import-export et de transit.

L'analyse détaillée de l'emploi ouvrier montre que son déclin n'est pas uniforme. Il est essentiellement dû à la baisse des métiers qualifiés de la mécanique, de l'électricité et du travail des métaux. La moitié des ouvriers est engagée dans le magasinage, la manutention et le conditionnement. Contrairement aux autres emplois ouvriers, ce groupe se développe, mais avec un effet de ciseau caractéristique : tandis que les ouvriers qualifiés (dont les réceptionnaires et ceux chargés du goupage) ont une forte croissance, les ouvriers non qualifiés (débardeurs, approvisionneurs de magasin, etc.), qui assurent uniquement une manipulation physique des produits, voient leurs effectifs diminuer.

Les ingénieurs (1,8% seulement en 1983) et agents de maîtrise techniques se maintiennent à un niveau bien en deçà de celui que connaissent les autres secteurs d'activité. La plupart des ingénieurs sont d'ailleurs non diplômés (1,3%).

La légère montée des effectifs de cadres ne vient pas des techniciens, ni des cadres administratifs, mais de l'embauche de cadres commerciaux, dans la tendance globale de croissance de la fonction commerciale à tous les niveaux (+ 40%).

Retrouvant la nouvelle nomenclature, on peut faire quelques remarques sur l'évolution récente de quelques métiers, d'après le tableau suivant :

Tableau n° 8 : métiers du transport en évolution

	Secteur transport		Tous secteurs confondus	
	1984	1985	1984	1985
Cadres des transports et logistique	10.028	10.439	15.699	16.063
Personnels navigants techniques de l'aviation civile	3.878	3.556	4.015	4.276
Officiers de la marine marchande	2.167	1.541	2.405	1.755
Responsables administratifs ou commerciaux des transports	16.136	12.951	17.446	14.506
Conducteurs routiers et grands routiers	71.153	73.791	189.290	189.711
Conducteurs-livreurs-coursiers	8.580	18.182	60.649	69.298
Agents qualifiés des services d'exploitation sédentaire	49.001	53.352	51.853	56.002

*a) Concernant le secteur des transports*

Sur la période la plus proche que l'on puisse analyser, on observe donc une forte variation des effectifs d'encadrement, et notamment une forte baisse chez les navigants et les responsables administratifs ou commerciaux. Pour ce qui est de la fonction commerciale, il y aurait ainsi une rupture par rapport aux années antérieures. Par contre, l'autre versant de l'organisation, la fonction logistique, se renforce (+ 4%). Egalement en rupture, se dessine une reprise des métiers qualifiés des services d'exploitation sédentaires (+ 8%).

La continuité dans l'augmentation des effectifs de conducteurs routiers (ici, pour le transport de marchandises uniquement) contraste singulièrement avec la hausse spectaculaire des conducteurs-livreurs-coursiers ; cette exploitation est seulement le fait du secteur des transports et on peut y voir le développement des services de messagerie.

*b) En comparant les évolutions avec celles dans l'économie toute entière, ces dernières sont généralement moins marquées en termes relatifs. Pour l'essentiel, les variations absolues qui s'opèrent dans le secteur des transports se répercutent mécaniquement sur les chiffres globaux, sans que dans les autres secteurs la place de ces métiers évolue.*

Pour les chauffeurs toutefois, les variations absolues sont moindres dans l'économie que dans le secteur : compte-tenu du développement de ces métiers, ce fait traduit une croissance du taux d'externalisation profitant au secteur des transports.

## 2) Evolution selon l'EAE

Nathalie Lebon a également travaillé à partir de l'EAE. On peut ainsi suivre la répartition des *effectifs des entreprises d'auxiliaires de transport* de 1976 à 1983

**Tableau n° 9 : évolution par composantes chez les auxiliaires**

	1976	1977	1981	1982	1983	Evolution 1983/1976
Personnel administratif cadres, ingénieurs sédentaires	50.489	50.796	51.495	52.263	51.709	1,02
Manutentionnaires	16.238	15.294	11.770	12.392	12.838	0,79
Ouvriers	6.093	5.113	5.193	4.953	4.481	0,74
Activités non transport	6.885	6.037	1.986	1.454	1.575	0,23
Personnel roulant	10.941	10.995	11.232	10.516	11.476	1,06
Total	90.646	88.235	81.676	81.578	82.081	0,91

Ce tableau confirme, au niveau du sous-secteur des auxiliaires, dans un contexte de tassement global des effectifs (- 9%), la croissance du personnel administratif, des cadres et ingénieurs sédentaires concourant à l'organisation du fret. Cette croissance apparaît nettement plus faible que celle des ingénieurs selon les chiffres de l'ESE, mais les statistiques ne portent pas sur la même période.

La tendance à la baisse du personnel manutentionnaire et ouvrier est plus nette encore. Le personnel ne participant pas à l'activité de transport ou d'auxiliaire connaît une chute sensible, reflétant une concentration des efforts (et des effectifs) des entreprises sur leur activité principale. Du reste, la montée du personnel roulant n'est pas, chez les auxiliaires, aussi nette que dans le transport routier.

Quant à l'évolution globale, la baisse importante des effectifs contraste avec la hausse d'équivalente ampleur que montre le recensement jusqu'aux dernières années (1975-1982) ; cette contradiction s'explique pour une part par l'inclusion aux chiffres du recensement des effectifs des auxiliaires de transport de personnes, en fort développement, et par le retrait des auxiliaires d'activités non traditionnelles.

### III. SYNTHÈSE

Que l'on examine le secteur des transports dans son ensemble ou celui des auxiliaires seulement, quelques tendances fortes se dégagent.

Les métiers *d'organisation du fret* sont en croissance, malgré la crise économique générale.

La composante de transport stricto sensu augmente aussi, mais essentiellement à travers la messagerie routière. Par ailleurs on observe une externalisation par les autres secteurs de leurs besoins en transport routier.

L'emploi diminue dans la composante de manutention (sous les effets conjugués de la mécanisation de l'organisation et des gains de productivité).

Outre ces évolutions en volume des diverses composantes fonctionnelles, il convient de souligner la croissance des emplois qualifiés, en particulier dans les composantes d'organisation et de manutention.

## Chapitre 4

### EMPLOI ET PERFORMANCES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

La mesure et l'appréciation des fonctions d'organisation dans le transport, à travers les données sur l'emploi, peut s'enrichir de l'analyse d'autres paramètres, économiques et financiers, que saisissent certaines enquêtes statistiques, selon les mêmes découpages catégoriels que les données sur l'emploi.

Ainsi, le secteur des transports se pose avec acuité, comme les autres secteurs productifs (industriels ou tertiaires), le problème de l'investissement : au sens financier de l'accumulation puis de la valorisation du capital, au sens économique de la productivité qui en est attendue en comparaison avec d'autres situations existantes ou alternatives (substitution de capital au travail), au sens technique d'organisation de la production (mécanisation, informatisation), mais aussi de nature même du produit-transport (l'effet qualité). Le paramètre d'investissement n'est pas indépendant de l'emploi, comme le soulignait le "théorème de Schmidt" selon lequel "les investissements d'aujourd'hui sont les profits de demain et les emplois d'après-demain" qui, il est vrai, a souvent été démenti.

Dans cette perspective, on peut envisager par exemple les résultats financiers des auxiliaires de transport, pour voir si la récente diminution de l'emploi procède d'un affaiblissement global des entreprises du secteur, et donc de leur aptitude à maîtriser un nombre croissant de chaînes de transport, ou dévoile au contraire leur renforcement par augmentation de la productivité du travail.

Six variables simples relient l'emploi à la santé financière des entreprises et à leur place dans l'activité économique : la concentration, la productivité, le profit, l'investissement, la diversification et la sous-traitance. A travers l'EAE, on dispose d'indicateurs renseignant sur ces variables, qu'ils soient directement publiés comme le partage de la valeur ajoutée entre les salaires et le profit, ou qu'on puisse les calculer comme l'effectif moyen des entreprises.

## I. PERFORMANCES COMPAREES DES SECTEURS DU TRANSPORT

Pour faire ressortir les spécificités du secteur des auxiliaires, le tableau ci-dessous décrit comment, en 1982, étaient structurés les comptes d'exploitation et d'investissement. Les indicateurs par colonne représentent respectivement le chiffre d'affaires (CA), la valeur ajoutée brute au coût des facteurs (VABCF), l'excédent brut d'exploitation (EBE), le solde d'exploitation (SE), l'investissement (INV), exprimés en milliers de francs par employé.

Si le CA et la VABCF par personne occupée donnent une image de la productivité en termes monétaires, l'EBE et le SE rendent plutôt compte du profit.

**Tableau n° 10 : structure et performances des secteurs  
(milliers de F/employé)**

	CA	VABCF	EBE	SE	INV	Effectif moyen
Transport routier de marchandises (+ de 5 employés)	276	132	34	6,6	27	25
Transport aérien	772	286	52	14,1	60	549
Transport maritime	878	211	26	51,5	91	253
Auxiliaire des transports maritimes	291	188	25	15,9	10	42
Auxiliaire des transports terrestres	246	144	30	17,4	13	53

Source : EAE 1984

Parmi les entreprises de transport routier de marchandises n'ont été retenues que celles de plus de cinq employés, car certaines données n'étaient pas disponibles par l'ensemble du secteur.

Une lecture descendante de ces comptes de résultats permet d'identifier et d'expliquer les points communs et les différences entre secteurs.



Dès l'examen du CA par personne deux groupes se détachent : celui du Transport Aérien et du Transport Maritime d'une part, et celui du Transport Routier de Marchandises et des Auxiliaires d'autre part, dont le ratio est de deux à trois fois plus faible. Au niveau de la VABCF, les différences sont moins marquées. Cependant, le premier groupe se caractérise aussi par de fortes consommations intermédiaires et notamment des charges élevées comptabilisées au poste "Travaux, Fournitures et Services Extérieurs" où sont incluses les prestations des auxiliaires.

A contrario, le Transport Routier de Marchandises présente un haut de compte d'exploitation structurellement proche de celui des auxiliaires, aux services desquels il a moins fréquemment recours.

Le passage de la VABCF à l'EBE s'effectue principalement par la soustraction des salaires. Les frais salariaux par employé forment un continuum aux extrémités duquel on trouve le transport aérien d'une part, le transport routier de l'autre. On remarque que la rémunération du travail par tête est plus proche d'un secteur d'auxiliaire au secteur de transport de mode correspondant que d'un secteur d'auxiliaire à un autre. Il se produit ainsi une certaine intégration sociale par mode de transport, dont il ne faut toutefois pas exagérer l'ampleur : les écarts de niveau de salaires entre les deux secteurs d'auxiliaires restent modestes, alors que les rémunérations par personne occupée sont deux fois plus élevées dans le transport maritime que dans le transport routier.

Alors que les EBE sont sensiblement voisins pour l'ensemble des secteurs, sauf pour le transport aérien, les situations sont très contrastées en matière de SE. Deux facteurs concourent à expliquer ces écarts.

Premièrement, les entreprises de transport sont endettées ; le solde des frais financiers absorbe plus du quart de l'EBE des entreprises de transport aérien et routier, et les trois quarts pour le transport maritime ! Au contraire, les entreprises d'auxiliaires ont un solde de produits financiers positif, qui s'ajoute à l'EBE pour former le Produit Brut Courant Avant Impôt sur les Bénéfices.

Deuxièmement, on passe de ce dernier solde comptable au SE en provisionnant et surtout en amortissant les investissements ; ce flux est trois à neuf fois plus important chez les transporteurs que chez les auxiliaires, et contribue à expliquer la situation financière difficile du transport maritime et aérien. En effet ces secteurs sont les plus capitalistiques, avec un fort investissement par emploi. A l'inverse, les auxiliaires, malgré la présence parmi eux d'intervenants physiques sur les produits (entrepôts, manutentionnaires) forment bien une activité d'organisation, avec des investissements très inférieurs à ceux des transporteurs, quels qu'ils soient. Si

l'on observe l'ensemble des chaînes de transport, on peut considérer que les investissements en capital sont assurés par les transporteurs, tandis que les auxiliaires mettent en oeuvre un capital dont ils ont la disposition (directe ou indirecte), mais par la charge, la possession économique mais pas la propriété juridique. Si leur volume d'investissement par tête est moindre, cela ne signifie pas que les auxiliaires n'investissent pas du tout, mais ils le font de façon spécifique, conforme à leur fonction d'organisateur : l'outillage et matériel *autre que de transport* compte pour 20% des investissements chez les auxiliaires de transport routier de marchandises, et 50% chez ceux du maritime : soit un effort par tête nettement plus important que celui consenti par les modes de transport correspondants pour ce poste.

L'analyse de la partie basse du compte d'exploitation permet ainsi de distinguer trois types principaux parmi les divers secteurs du transport : les transports aériens et maritimes ; les transports routiers ; enfin les auxiliaires, qu'ils soient maritimes ou terrestres. Cette décomposition en trois groupes fondée sur les comptes financiers concorde tout à fait avec l'indicateur primaire de structure de taille des entreprises. A côté des très grandes entreprises des transports maritimes et surtout aériens, les transporteurs routiers, même en éliminant l'artisanat et les plus petites entreprises (5 employés ou moins), sont très atomisés ; entre ces deux extrêmes, où les facteurs de taille rejoignent les facteurs de qualification et de rémunération dont on a mesuré les écarts, les auxiliaires ont en position intermédiaire, charnière.

Font-ils pour autant la jonction entre les modes de transport ? Non, dans la mesure où les auxiliaires ne sont pas souvent intermodaux, mais plutôt spécialisés. Par contre, étant à la fois intermédiaires et transporteurs, ils peuvent orienter le chargeur vers le transporteur qui leur concédera la meilleure commission, ou développer une flotte sur les segments de marché les plus profitables. Ils agissent ainsi à la fois sur la quantité et la nature des prestations offertes par les transporteurs. Enfin, le travail des auxiliaires représente une consommation intermédiaire pour les transporteurs, répercutée dans leurs prix. Ce faisant, les auxiliaires jouent un rôle structurant sur le secteur de transport correspondant, dont l'intensité peut être appréciée par la part de sous-traitance dans les recettes brutes hors taxes. Celle-ci s'élevait, en 1983, à 63% chez les auxiliaires de transport terrestres et à 49% chez les auxiliaires de transport maritimes (proportion moindre du fait, sans doute, de la manutention). Mais la sous-traitance n'est pas le privilège des auxiliaires : une étude de l'OEST de Juillet 1987 (15), portant sur les entreprises de transport routier de marchandises de zone longue et de zone courte et employant plus de cinq salariés, montre que la sous-traitance représente 16% des recettes brutes du secteur. Cette proportion varie dans le même sens que la taille des entreprises donneuses d'ordres. Cela confirme que les grosses entreprises classées comme transporteurs à titre principal ont aussi une activité d'auxiliaire, et que la distinction entre les deux

catégories statistiques est davantage une question de niveau de sous-traitance que de nature d'activité.

On peut ainsi conclure que les systèmes de production de transport restent assez fortement spécialisés par mode, et que la distinction entre transporteur et auxiliaire est opératoire ; si les auxiliaires s'intègrent socialement et fonctionnellement avec leurs modes de transport respectifs, ils ont dans cette intégration un rôle technique et une situation économique particuliers.

On a vu au chapitre 1 que l'intégration du transport, de la manutention, de l'entreposage, qui caractérise les entreprises de transport les plus dynamiques, ne se confirme pas à l'échelle de l'ensemble du secteur. De même, on voit ici que l'intermodalité, voire l'a-modalité, qui caractérisent les auxiliaires les plus puissants, ne se lit pas dans les statistiques. C'est qu'aussi bien, dans un domaine aussi différencié que le transport, la stratégie des firmes les plus puissantes n'est pas homothétique à la situation générale du secteur. Elle tend au contraire à s'en écarter, pour mieux organiser des chaînes à partenaires multiples où la maîtrise appartient à un acteur singulier.



## Conclusion

Pour être quantitative, cette recherche ne se fonde pas moins sur une conception théorique explicite, élaborée dans des travaux antérieurs.

Le transport de produits est considéré comme une activité industrielle - l'industrie du *fret* -, organisée selon un système où interviennent des acteurs multiples : les transporteurs et les chargeurs, dans leurs nombreuses variétés, les divers auxiliaires, les pouvoirs publics, etc. Système où le marché des transports tient une place importante mais non exclusive : une large part des trafics s'effectue sous le régime du compte propre, hors marché. La valeur du transport est alors incorporée au produit transporté, son prix est inclus dans celui de la marchandise finale.

Les rapports entre les diverses parties prenantes au système de transport ont des dimensions technico-organisationnelles et économiques, interdépendantes. Les dispositifs effectifs sont structurés selon des rapports de force, qui participent des deux dimensions, et que nous avons dénommés rapports de *maîtrise* (16).

Quand il est produit sous le régime du transport public, le transport a, considéré du point de vue du transporteur, les caractéristiques d'un service : le transporteur est un industriel façonnier qui vend une production et non un produit. La production et la consommation de sa marchandise - le transport - sont confondues, fondues en un processus unique, et pour éviter les surcapacités comme les goulots d'étranglement l'offre et la demande doivent s'ajuster de façon exacte, dans le temps et dans l'espace. Les auxiliaires de transport y trouvent la justification de leur rôle - souvent plus primordial qu'"auxiliaire"! - d'intermédiaires nécessaires au fonctionnement du marché et, plus largement, du système de transport, du système de fret.

Du côté de la consommation de transport, la tension des flux qui caractérise les méthodes de production d'un nombre croissant d'activités, qu'il s'agisse de fabrication ou de distribution, resserre également les contraintes techniques et économiques d'organisation du fret, en ajustement de plus en plus fin avec les activités auxquelles il participe (17).

Aussi bien, la *gestion* de production du transport, tout comme sa gestion commerciale quand il se constitue en branche autonome, acquièrent-elles une importance majeure : elles répondent à la fois à l'évolution de la demande (diminution de la taille des envois, raccourcissement des délais exigés, insertion plus imbriquée dans les chaînes de production, exigences de fiabilité) et à l'évolution de

l'offre (organisation de chaînes plus longues, complexes, intermodales, intégrant les activités complémentaires de la manutention, de l'entreposage, les opérations administratives, coordonnées selon des réseaux, etc.).

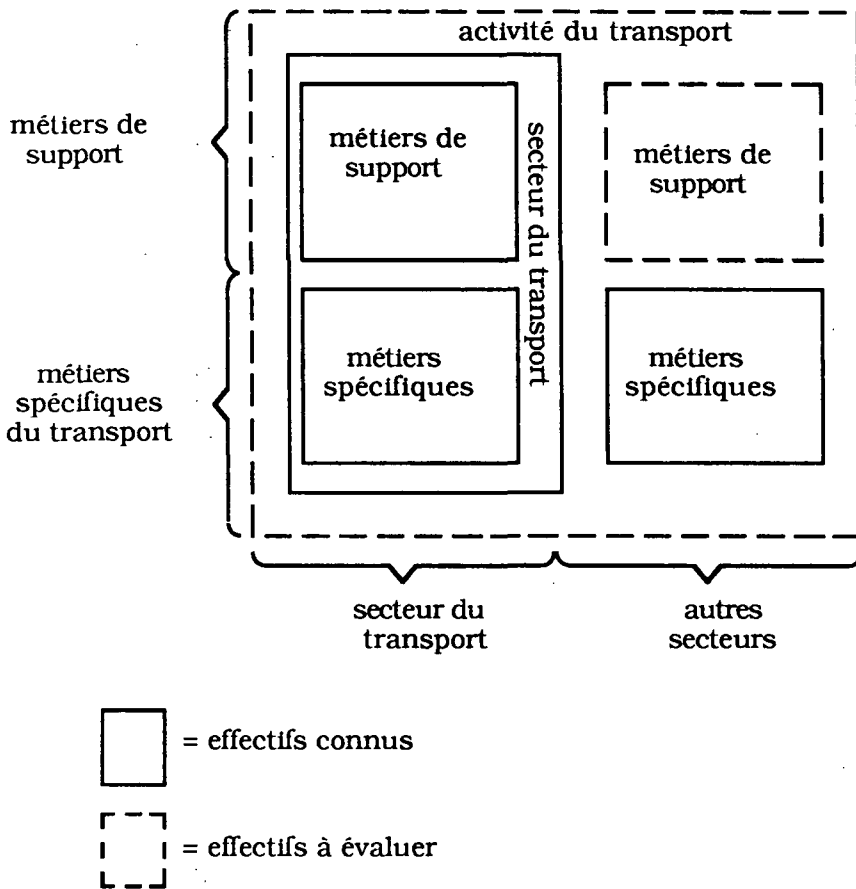
C'était l'objet de cette recherche que de repérer la traduction de cette fonction d'*organisation* dans les emplois, les professions et la structuration sectorielle de l'activité de transport, selon une démarche quantitative et exhaustive. Ce travail vient ainsi valider et compléter des travaux antérieurs, au caractère plus qualitatif et fondés sur des exemples caractéristiques mais sans représentativité statistique.

La simplicité des résultats obtenus ne doit pas diminuer l'importance des enjeux scientifiques ou économique-politiques qui y sont liés.

### **1) L'emploi de l'activité de transport**

L'appréhension des emplois du transport de produits, non selon un découpage sectoriel mais sur la base individuelle du recensement de la population et des renseignements relatifs à la profession qu'il enregistre, a permis une évaluation de l'ensemble des emplois de transport, qu'ils s'exercent dans des entreprises de transport - c'est-à-dire dont le transport pour compte d'autrui est l'activité principale -, dans des entreprises exerçant du transport public mais à titre d'activité secondaire, ou dans des entreprises produisant du transport pour leur propre compte. Au delà du *secteur* et de la *branche*, c'est l'*activité* économique qui est ici appréhendée et mesurée.

Activité de transport



Les chiffres obtenus, qui passent par des évaluations approximatives relatives aux emplois non spécifiques du transport mais directement nécessaires à sa production (emplois "de support"), sont impressionnants : si l'on y inclut les tâches d'entreposage et de manutention, l'activité de transport et de logistique représente environ 1,8 millions d'emplois en France! Encore ce chiffre n'inclut-il pas, par exemple, les emplois d'ouvriers de l'industrie dont le contenu est pour une large part constitué d'opérations de manutention, activité productive dont la nature technico-économique ne se différencie pas du transport, ni les emplois de l'administration des postes, entreprise de transport par excellence.

Si l'on se limite aux emplois de transport *sticto sensu* et aux emplois qui leur sont directement liés, le total est encore de l'ordre de 800.000 emplois. Le secteur des

*transports n'est qu'une part (la moitié environ) de l'activité des transports : ce qui confirme l'option théorique consistant à considérer que le système de transport ne se limite pas à la part qui alimente le marché du fret.*

En termes conceptuels, on peut remarquer que la mesure de l'*activité* de transport ne coïncide pas avec celle de *filière*, qui est parfois évoquée. Plusieurs évaluations de la filière ont déjà été avancées.

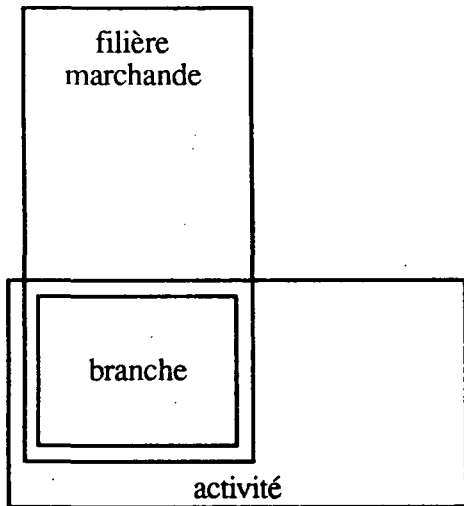
L'une consiste à évaluer les emplois liés aux consommations intermédiaires de la production de la branche des transports, sur la base du tableau d'entrées et sorties . Aux 800.000 emplois de la branche des transports en 1986 correspond alors un effectif de filière de l'ordre de 1 million d'emplois.

Une autre méthode d'évaluation de la filière consiste à ajouter, aux effectifs de la branche des transport, l'intégralité des branches qui lui sont étroitement liées, soit à titre d'activité amont (pétrole, matériel de transport, infrastructures, etc.), soit à titre d'activités annexes. Si le "transport pur" (hors auxiliaire) représente alors 620.000 emplois, la filière représente, selon cette définition, environ 1,8 millions d'emplois (18).

On remarque que ces deux méthodes agrègent voyageurs et marchandises, mais la première exclut le compte propre, tandis que la deuxième exclut l'activité de transport pour compte propre mais inclut une partie des activités amonts et des activités annexes qui lui sont liées.

Le schéma suivant montre la différence de nature entre l'activité d'une part, et la filière selon la première évaluation (sur la base du TES) d'autre part.

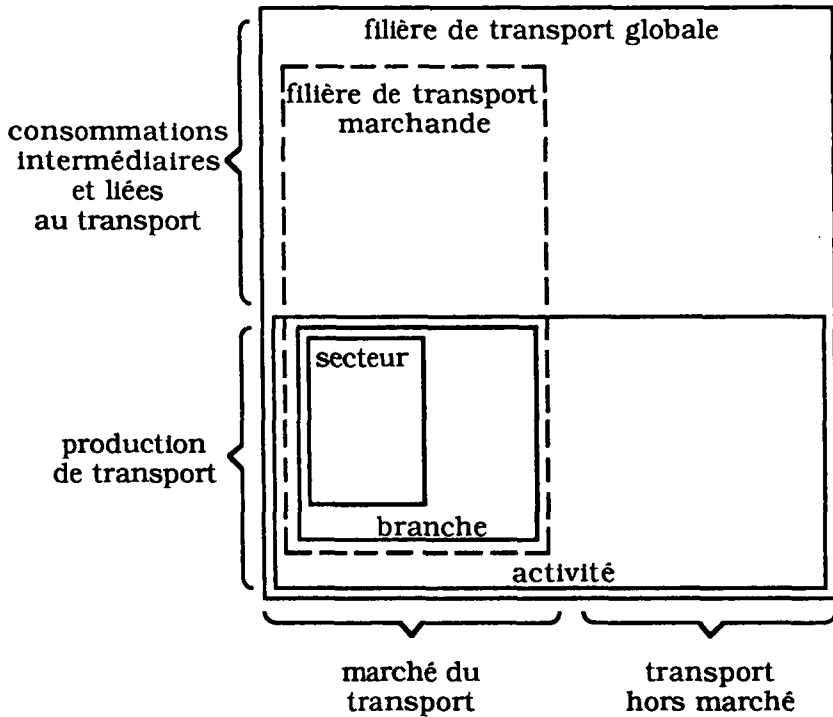


**Filière (marchande) et activité de transport**

Une troisième méthode consiste à repérer directement les emplois dans les branches liées du transport : emplois industrialisés dans l'industrie automobile et ses fournisseurs, emplois liés aux infrastructures, emplois liés à l'aval, réparation de véhicules, assurance, police, etc.) (19). Cette méthode embrasse à la fois les transports terrestres publics (750.000 emplois en 1980), et les transports routiers pour compte propre (évalués dans une "fourchette" de 500 à 750.000 emplois à rapprocher de notre propre évaluation pour 1982 : 1.133.000 emplois avec la manutention, 417.000 emplois pour le transport stricto sensu). Elle évalue ainsi l'ensemble de la filière à 3 millions d'emplois environ.

Cette dernière méthode semble conceptuellement préférable, en ce qu'elle cale la notion de filière sur celle d'activité, et non sur celle de secteur ou de branche, pour définir une filière globale plus large que la seule filière marchande.

### Filière marchande et filière globale de transport



On retiendra que les emplois du secteur des transports de fret (619.000) ne représentent moins de la moitié de l'ensemble de l'activité de transport de produits (1,75 million, les chiffres sont respectivement de 388.000 et 417.000 emplois, si l'on exclut les professions d'entreposage et de manutention). En assurant des trafics de tonnage et de nature technique et économique très différents, les activités de transport pour compte propre et pour compte d'autrui mobilisent à peu près le même volume d'emplois. Mais le *secteur des transports de fret (619.000 emplois) n'est vraiment que la partie émergée de l'iceberg de la filière du transport (3 millions d'emplois)*.

Incidentement, on note que cette question économique est aussi une question politique : le Ministère des transports doit-il être le ministère des transporteurs, et se préoccuper avant tout des activités assurées par les entreprises de transport (les 620.000 emplois du secteur, éventuellement élargi à la branche du transport public)?; être le ministère du transport stricto sensu, et se préoccuper de toute l'activité de transport (1,8 million d'emplois) ? ; ou être le ministère de la filière de transport, couvrant, avec les infrastructures, les activités industrielles de la construction

automobile, ferroviaire ou aéronautique, etc., les 3 millions d'emplois (au moins!) qui contribuent à la circulation des produits sur le territoire ?

## 2) Analyse fonctionnelle des métiers du transport

Pour cerner plus précisément les activités d'organisation du transport, une décomposition des professions est nécessaire. Celle-ci peut s'opérer de façon progressive : tout d'abord, en dégageant de l'ensemble des emplois mobilisés par le transport les emplois *spécifiques*, non liés aux tâches "*de support*", notamment administratives, nécessaires à toute activité ; puis, à l'intérieur de ceux-ci, ceux qui correspondent principalement au *traitement physique* des objets transportés, qu'il s'agisse de *transport* proprement dit ou de *manutention* ; le reliquat constitue les emplois d'*organisation*, parmi lesquels on peut enfin distinguer les emplois liés à la *gestion de production* du transport (et qui relèvent donc schématiquement du fonctionnement technique interne à l'activité) et les emplois liés aux relations entre la production du transport et sa consommation soit, pour reprendre un vocable en vogue, les emplois d'*intermédiation*, contribuant à la difficile correspondance de l'offre et de la demande.

Cette typologie fonctionnelle fournit une clé de répartition et de regroupement des emplois repérés selon le découpage professionnel du recensement (RGP 1982) et de l'ESE. Le regroupement des emplois spécifiques du transport (fonctions techniques, par opposition aux fonctions de support présentes dans le transport comme dans toute activité économique) en trois catégories de base fixe les ordres de grandeur : les 1.342.000 emplois selon de RGP se ventilent en 503.000 emplois pour le transport proprement dit, 726.000 pour la manutention-entrepôt, 113.000 pour l'organisation.

Comment se répartissent ces fonctions, et les emplois qui y correspondent, entre le secteur du transport et les autres ? Quels sont les critères d'internalisation/externalisation des diverses fonctions de transport par les chargeurs ? La répartition est très différenciée, selon la qualification et la technicité des emplois. Les *emplois les plus qualifiés*, et les plus *spécifiques*, en particulier en matière d'*organisation*, restent pour l'essentiel du domaine du *secteur* du transport, du transport marchand.

**Répartition des professions spécifiques du transport entre le secteur du transport et les autres**

**Effectifs dans l'ensemble de l'économie  
(dont effectifs dans le secteur du transport)**

Professions assurant une fonction <i>technique</i> dans le transport de marchandises			
transporteurs = roulants		auxiliaire = sédentaires	
502.740 (195.000)		838.840 (278.820)	
indépendants	salariés non cadres	manutentionnaires	organiseurs
32.860 (30.720)	457.360 (153.580)	725.500 (177.260)	113.340 (101.560)
salariés cadres			
12.520 (10.700)			
TOTAL		TOTAL HORS MANUTENTION	
1.341.580 (473.820)		616.080 (296.560)	

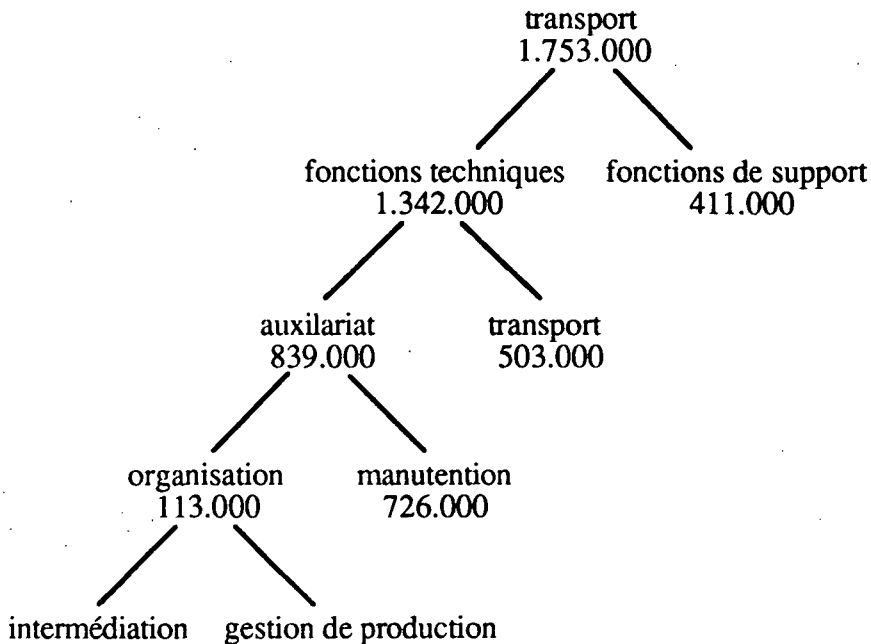
Sources : Calculs d'après RGP 1982.

Pour ce qui est de la technicité, on constate en effet que 102.000 organisateurs travaillent dans le secteur du transport, sur un total de 113.000, soit 90%. Quant à la qualification, parmi les fonctions de transport proprement dit, le secteur regroupe 86% des cadres (10.700 sur 12.500), et seulement 34% des non-cadres (154.000 sur 457.000). Le transport public assure ainsi les activités de transport requérant la plus grande compétence. On sait par ailleurs que les trafics correspondants assurent les flux les plus massifs et de plus longue distance : c'est-à-dire où la production du transport est assez nettement séparée des activités industrielles ou commerciales des chargeurs.

Ceci ne signifie pas que tous les emplois de transport internalisés par les autres secteurs, au titre du compte propre pour l'essentiel, ne sont pas qualifiés : s'ils

étaient vraiment banals, ils seraient d'autant plus aisément confiés au transport public que celui-ci est, de façon structurelle, en situation de sur-capacité, et que ce "marché d'acheteurs" permet aux chargeurs d'obtenir des prix avantageux (20). La qualification des emplois du transport privé - qu'elle soit ou non traduite dans les classifications - tient à leur imbrication dans le fonctionnement plus interne de l'entreprise-chargeur, qu'il s'agisse d'effectuer des tâches de manutention ou de transport en environnement industriel, au sein même du processus de fabrication, ou de combiner le transport avec des activités administratives ou commerciales, dans le cas des chauffeurs-livreurs notamment. L'analyse de l'enquête sur le transport routier de marchandises (21) confirme cette caractérisation, en montrant que le type de véhicule et de trajet du transport pour compte propre est très différent de celui du compte d'autrui : véhicules de petite taille, affectés aux circuits courts de ramassage et de livraison, etc.

Reprenant, d'une part, l'évaluation des emplois non spécifiques du transport relevant des autres secteurs (et qui a permis la mesure de l'"activité" globale de transport de produits), d'autre part la ventilation fonctionnelle des emplois spécifiques, on obtient une ventilation arborescente des emplois pour l'ensemble de l'activité de transport :

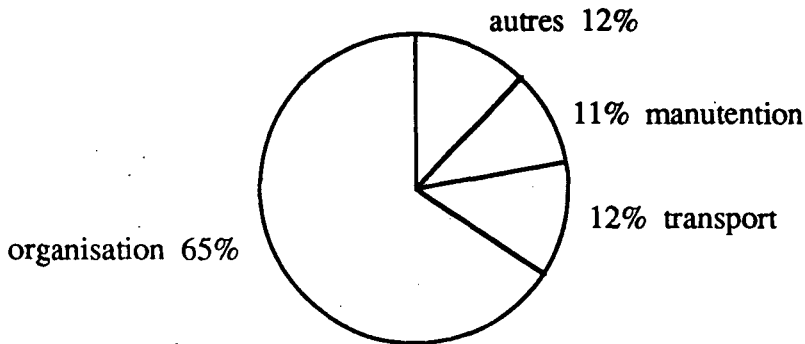


### 3) Les activités d'organisation

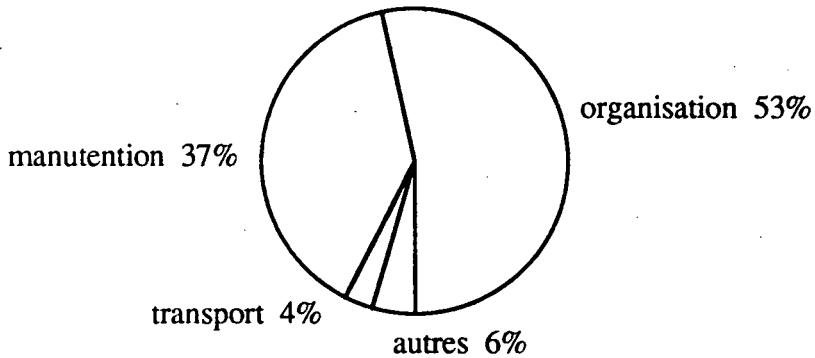
Si l'on a établi que les activités d'organisation relèvent principalement - en termes d'effectifs et à partir d'une saisie selon la nomenclature des professions - du secteur du transport, l'utilisation de l'Enquête Annuelle d'Entreprise est opportune, et permet une répartition plus fine selon l'activité principale des entreprises.

On vérifie ainsi que, malgré la tendance à la polyvalence et à l'intermodalité qui amoindrit progressivement la pertinence des catégories de l'EAE (qui distingue entre transporteurs et auxiliaires, alors que les grands commissionnaires sont à la fois l'un et l'autre, et les classe selon les techniques de transport mises en oeuvre : route, fer, voie d'eau, air, mer), *les entreprises du secteur sont encore assez strictement spécialisées*. Qu'il s'agisse des transporteurs, dont la fonction de commissionnaire ne concerne vraiment que les plus grands, ou des auxiliaires, fortement marqués par des découpages professionnels et administratifs vivaces, et dont l'activité reste bien spécialisée.

#### Partage fonctionnel de l'emploi chez les auxiliaires de transport terrestre



**Partage fonctionnel de l'emploi  
chez les auxiliaires de transport maritime**



Il convient toutefois de noter que l'EAE opère, comme son nom l'indique, sur la base des entreprises. Et que l'intermodalité, la polyvalence des grands opérateurs ne jouent vraiment qu'à l'échelle de *groupes* de transport, dont les plus grands comptent plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines, d'entreprises : la réalité économique (le groupe) ne coïncide pas, ici, avec la réalité juridique (l'entreprise) et sa saisie statistique.

Le regroupement des effectifs, activité par activité, des emplois d'organisation, permet une évaluation globale de la fonction d'organisation dans le transport.

**Répartition modale des effectifs d'organisation**

Secteurs	Effectifs marchandises	Part de l'organisation	Effectifs organisation
A.T.T.	56.000	65% } 20%	36.000
T.R.M.	218.000	12% }	26.000
S.N.C.F.	139.000	20%	27.800
A.T.M.	30.000	53%	16.000
T.M.	24.000	17%	4.000
T.A.	6.000	3%	500
Total	473.000	23%	110.300

Ce chiffre de 100.000 emplois d'organisation est du même ordre que le résultat d'autres évaluations, menées selon d'autres méthodes et à partir d'autres sources (professionnelles : FFCAT ; statistiques : RGP ; administratives : UNEDIC) et peut être tenu pour fiable (à 10 ou 20% près ?).

On peut estimer que cet effectif n'est pas négligeable : 100.000 emplois, c'est davantage que l'effectif total de certaines branches économiques tout entières, parmi les plus importantes sous l'angle de la production ou des enjeux technologiques : raffinage pétrolier ou construction aéronautique.

On peut estimer aussi que c'est, au contraire, un effectif relativement restreint, pour la mise en oeuvre d'un secteur (620.000 emplois), d'une activité (1.750.000) ou d'une filière (3.000.000 emplois), aux effectifs très supérieurs.

Il convient toutefois de noter que : d'une part, les emplois d'organisation du transport relevant d'autres secteurs ("*La logistique pour compte propre*"), sont probablement sous déclarés dans les réponses au recensement ; d'autre part, que la méthode qui consiste à réduire les fonctions d'organisation aux professions qui leur sont principalement consacrées ignore la part d'organisation incorporée, tout au long de la chaîne, à l'ensemble des professions, si peu qualifiés soient-elles.

Il reste que l'importance économique, et l'intérêt scientifique, des fonctions d'organisation du transport ne se mesurent pas au nombre d'emplois directement impliqués, mais plutôt au nombre d'emplois global qu'elles mettent en oeuvre. On retrouve ainsi dans le champ du transport la distinction usuelle des traités de génie industriel (ou d'"organisation industrielle") entre *système opérateur* et *système opéré*. Les emplois d'organisation sont bien les seuls que l'on puisse attribuer au "secteur informatif", et non pas l'ensemble des emplois des auxiliaires (22).

Le rapport peu élevé entre emplois d'organisation et emploi global confirme le caractère relativement sous-qualifié et sous-organisé de l'industrie du fret, par comparaison avec d'autres activités productives. On est loin de l'image de "pyramide inversée" de certaines industries à forte composante technologique, où il y a plus d'emplois dans les bureaux que dans les ateliers. L'industrie du fret reste une industrie traditionnelle où prédomine encore la production directe, immédiate.



Cette situation procède de plusieurs facteurs. L'apparente simplicité technique du transport (pour le transport routier du moins, car pour le transport ferroviaire, maritime, aérien, le rôle des techniciens dans l'utilisation et l'entretien du matériel a toujours été primordial) se conjugue au caractère modulaire du capital fixe (un véhicule est le module de base). Il s'ensuit une faible barrière à l'entrée pour les candidats-entrepreneurs, nombreux malgré le taux d'échec important des entreprises nouvelles : on sait le nombre de petites entreprises qui "dominent" numériquement le secteur du transport. Les chiffres ici établis confirment l'atrophie de la fonction d'organisation technique et de la fonction commerciale dans ces petites entreprises, fonctions qui tendent à être captées par de plus grandes firmes en position de donneurs d'ordres organisateurs à l'égard de leurs sous-traitants tractionnaires. Mais cette structuration (la division sociale inter-entreprises traduisant pour une part la division technique inter-fonctionnelle) n'est pas un jeu à somme nulle : peut-être parce que la disponibilité de nombreux transporteurs sujets à une concurrence hypertrophiée ne pousse pas à l'utilisation optimale des facteurs de production correspondants, la fonction d'organisation dans le transport apparaît en deça de ce qu'elle est dans le reste de l'industrie, malgré la tendance à son renforcement .

Ce constat pour le secteur du transport vaut aussi, et peut-être plus clairement encore, pour les emplois d'organisation du transport relevant d'autres secteurs : il suffit parfois d'un nombre très restreint de cadres spécialisés pour maîtriser et organiser des flux considérables (23).

#### 4) Economie et statistique...

Ces résultats montrent à la fois l'apport et les limites d'une démarche quantitative et statistique pour l'étude de phénomènes économiques aussi complexes et imbriqués que l'ampleur et le rôle de certaines fonctions dans une activité, activité saisie nécessairement d'une façon globale et pluri-fonctionnelle.

L'identification analytique des fonctions et des emplois correspondants a d'abord permis une utile clarification de la composition de l'activité de transport. Cette décomposition fonctionnelle a ensuite fourni une clé de lecture pertinente de la répartition de l'activité de transport entre le secteur du transport et les autres. La notion d'activité de transport a également permis une évaluation d'une filière de transport - voire d'une filière logistique - plus large, mais aussi plus pertinente, que la seule filière marchande usuellement appréhendée.

Quant à la fonction d'organisation, identifiée et mesurée, elle se marque par la relative modicité du nombre d'emplois directs qu'elle utilise et en revanche, par conséquent, par l'ampleur de l'activité que chacun de ces emplois contribue à mettre en oeuvre : la fonction d'organisation est, comparée à d'autres activités, peu développée et donc très puissante (en termes de rapport des effectifs opérés aux effectifs opérants).

Mais, si elle porte sur des effectifs réduits, dont les nomenclatures administratives ne cernent qu'imprécisément le contenu effectif, l'approche des fonctions d'organisation à partir de sources statistiques, sur la base de données d'emploi par profession et par secteur, trouve ses limites. D'autres approches, plus théoriques ou plus qualitatives, doivent la compléter. Elles se situent à l'amont et à l'aval de l'exploitation statistique.

A l'amont, on a déjà fait état de la décomposition fonctionnelle du transport, fondée sur la distinction entre activités directement productives et activités d'organisation, indirectement productives. Cette distinction induit une question préalable, plus globale : le transport des produits relève-t-il de la catégorie des services ou de celle de l'industrie (on sait que la Comptabilité nationale range le transport parmi les services, pour la balance des échanges extérieurs par exemple) ? Et, si ces deux catégories ne sont pas strictement exclusives l'une de l'autre, comment se combinent-elles ?

A l'aval de l'étude statistique, c'est une approche plus concrète de l'organisation de la production du transport qui devient nécessaire pour poursuivre la réflexion. Depuis une quinzaine d'années en France, et en réaction à l'approche sectorielle qui avait prévalu jusqu'alors, les travaux les plus novateurs ont considéré le transport du point de vue du chargeur (la logistique), ou du couple dialectique chargeur-transporteur. Sur la base de ces acquis, il est maintenant opportun d'adopter à nouveau le point de vue du transporteur (du transporteur public, dont la production de transport est liée à son offre sur le marché) : l'innovation organisationnelle et commerciale, les regroupements techniques et financiers, l'initiative sous toutes ses formes est aujourd'hui vive dans le transport public. Dans une certaine mesure, l'offre de transport est mue d'une dynamique autonome et va au-devant d'une demande latente et qu'elle contribue à révéler. C'est du moins le cas des segments les plus avancés du transport public, sous l'angle des performances, du rythme de croissance, du degré d'internationalisation, comme la messagerie express (24) : l'innovation apparaît comme une stratégie de différenciation de la prestation qui permet au transporteur de conserver la maîtrise de son activité, et d'échapper ainsi à la sur-capacité et à la sous-tarifification qui touchent le marché des transports banals. L'organisation du transport,

et les techniques de réseau qu'elle met en oeuvre, prend alors des formes concrètes, que le seul comptage des emplois ne permet pas de saisir : organisation interne à l'entreprise (et à ses divers établissements), au groupe d'entreprises ; ou organisation inter-entreprises, qui peut prendre les formes les plus fluides de la transaction marchande (et des relations de donneur d'ordres à sous-traitant qu'elle alimente) ou les plus structurelles de l'intégration verticale et horizontale (mouvement de concentration, national et international), en passant par les modalités plus nuancées du groupement d'intérêts économiques, de la correspondance en un réseau fédératif, de la coopération (qui n'exclut pas les rapports de force, la hiérarchie, contrairement à l'image édulcorée qu'en suggère le mot à la mode de "partenariat").

Pour autant, l'approche quantitative et statistique n'est pas close. Celle qui a été ici menée sera utilement confrontée aux travaux d'autres équipes, aux démarches plus ou moins proches. Elle pourrait être élargie à d'autres pays, et s'enrichir d'éléments comparatifs. Elle pourra voir, enfin, renforcer son contenu dynamique, quand les résultats du prochain recensement seront disponibles.

Sous son apparente rusticité technique et organisationnelle, le système de transport est en effet formé de relations complexes entre des acteurs multiples, évolutifs, aux stratégies différentes, voire contraires, mais interactives. La multiplication des points de vue, l'accumulation patiente des approches et de leurs résultats, ne sont pas superflues pour en dévoiler le fonctionnement et l'évolution.



## Notes

(1) Voir SAVY, M., "Le transport de marchandises : services ou industrie ?", *Cahiers Scientifiques du Transport*, Caen, Paradigme, n° 15-16, 1987, pp. 151-172.

(2) Voir COULOMB, F. et SAVY, M., *Les auxiliaires de transport : approche bibliographique*, CERTES-LATTS (ENPC), pour le MELATT (SERT), 1987, 264p. ; ainsi que : COULOMB, F. et SAVY, M., "A la charnière du changement : les auxiliaires de transport", *Culture Technique*, numéro spécial "Transports", n° 19, à paraître en 1989.

(3) Faut-il dire plutôt "intermédiatisation" ? Cf. COUSTURE, M., TEFRA, M., "Le développement d'un nouveau phénomène : l'intermédiatisation logistique", *Transport*, septembre-octobre 1988, n° 331, pp. 393-399.

(4) Il s'agit du passage de la Nomenclature d'Activités Economiques à la Nomenclature d'Activités Professionnelles ; voir Annexe n° 3.

(5) INSEE, *Nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles, Index analytique*, 1983, 1<sup>ère</sup> édition.

(6) Professions et Activités Economiques en 40 classes.

(7) Département des Statistiques de Transport, *Enquête Annuelle d'Entreprise*, OEST, annuel.

(8) INSEE, Structure des emplois en 1984, n° 538 des *Collections de l'INSEE*, série D, n° 116, décembre 1986.

(9) "Vingt mille emplois menacés chez les transitaires", *Le Figaro*, 22 juillet 1987.

(10) Voir p. XI in DOBONG NA J., GIRAULT M., SANDOVAL V., "L'emploi dans le secteur des transports : établissement de séries longues 1954 et 1962-1982", Note de synthèse, Observatoire Economique et Statistique des Transports, décembre 1985.

(11) Voir p. XII in DOBONG NA J., GIRAULT M., SANDOVAL V., op.cit.

- (12) RIBEILL, G., "Nomenclatures, regroupements et comptages de la main-d'oeuvre des transports", in *Frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport*, GRECO Travail et travailleurs en France aux 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles, journée du 16 novembre 1984, responsable RIBEILL G., pp. 71-86.
- (13) BRAIBANT, M., "Le tertiaire insaisissable", *Economie et Statistique*, n° 146, juillet-août 1982, pp. 3-17.
- (14) LEBON, N., *Les types d'emplois dans les transports*, mémoire de maîtrise de démographie effectué sous la direction de GIRAULT M., Observatoire Economique et Statistique des Transports, s.d.
- (15) GASNIER, L., "Les auxiliaires de transport : points de repères", *Notes de synthèse de l'Observatoire des Transports*, juillet-août 1987.
- (16) SAVY, M. "Les relations de maîtrise dans le transport de marchandises", *Cahiers Scientifiques de la Revue Transports*, n° 5, 2<sup>ème</sup> semestre 1981.
- (17) BESSON, P., SAVY, M., VALEYRE, A., et VELTZ, P., *Gestion de production et transport*, Caen, Paradigme, 1988.
- (18) BRAIBANT, M., "A la recherche de la filière transport". *Notes de synthèse de l'observatoire des Transports*, decembre 1988.
- (19) GIRAULT, M., *Transports terrestres et industries d'amont*, communication au 12<sup>ème</sup> séminaire d'été du PTRC, Brighton, juillet 1984.
- (20) SAVY, M., "Y a-t-il surcapacité du transport de marchandises ?", *Transports*, n° 317, septembre 1986.
- (21) *Enquête sur l'utilisation des véhicules de transport de marchandises* (dite "TRM"), OEST, annuel.
- (22) MEUNIER, F., VOLLE, M., "Les effets sur l'emploi des nouvelles techniques de télécommunication", *Economie et Statistique*, n° 179, juillet-août 1985, pp. 19-28.

(23) Par exemple, le groupe Rhône-Poulenc "maîtrise", c'est-à-dire paye à des transporteurs publics, un trafic annuel intérieur à la France de l'ordre de 10 millions de tonnes, pour un montant de 1,8 milliard de francs environ. Ce trafic est organisé par une centaine de cadres spécialistes de la logistique répartis dans l'ensemble des filiales du groupe, et d'une Direction de la Logistique de douze membres seulement (Source : conférence de M. AILLERET, Directeur de la Logistique du groupe Rhône-Poulenc, cours de Gestion des systèmes de transport de marchandises, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1988).

(24) Cf. COLIN, J., SAVY, M., *Les stratégies des grandes entreprises de transport de messagerie express en Europe*, projet de recherche pour le PRDTT, CERTES-CRET, Noisy-Aix en Provence, 1988.





## Annexes

### Annexe n° 1 : Professions du transport de voyageurs.

Source : INSEE, *nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles PCS, index analytique*, 1983.

Cette annexe décrit les métiers des professions dont l'activité est principalement consacrée au transport de voyageurs. Certaines professions le sont exclusivement et ne figurent donc pas dans l'annexe :

- les agents et hôtesses d'accueil et d'information (code 5444) ;
- les agents et hôtesses d'accueil et d'accompagnement (5445) ;
- les conducteurs de véhicule de transport en commun (6412) ;
- les conducteurs de taxi (6413) ;
- les conducteurs de voiture particulière (6414).

D'autres professions contiennent une faible part de métiers du fret :

- les contrôleurs des transports (personnel roulant) (12.140 personnes, code 5441) ;
- les agents des services commerciaux (22.720 personnes, code 5442).

### Annexe n° 2 : Professions du fret.

Source : idcm.

Toutes les professions du fret sont décrites ici. Dans certains cas, elles comprennent une part importante de métiers du transport de voyageurs (agents de voyage et auxiliaires de transport (code 2243), personnels navigants techniques de l'aviation civile (3862), conducteurs qualifiés d'engins de transport guidés (6522)). Toutefois, en comparant ces fiches et les volumes d'emplois considérés, on constate que notre mesure du fret n'est que très légèrement sur-évaluée. En effet, les cas précités concernent des populations relativement faibles, tandis que d'autres professions n'ont pas été incluses puisque majoritairement orientées vers le transport de personnes (voir annexe n° 1).

**Annexe n° 3 : Liste des activités.**

C'est un extrait du questionnaire de l'EAE, fondé sur le code d'activité principale de l'entreprise.

**Annexe n° 4 : Métiers du transport.**

Source : INSEE, *nomenclature des métiers, index analytique*, 1975.

**ANNEXE N° 1**

-----

**PROFESSIONS DU TRANSPORT DE VOYAGEURS**



I

## 5441 CONTROLEURS DES TRANSPORTS (PERSONNELS ROULANTS)

*Employés accompagnant les véhicules de transport de voyageurs (rail ou route) à courte ou longue distance, pour procéder au contrôle des titres de transport, et à la surveillance générale du voyage*

### NOYAU

Chef de train  
 Controleur < AUTOBUS, METRO, TRAIN >

### ASSIMILES

Agent de train voyageur (stagiaire)  
 Atv < SNCF >  
 Brigadier conducteur  
 Controleur de route (stagiaire)  
 Controleur de trafic  
 Kru < SNCF >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Controleur d'exploitation	----> 4642
Controleur de ligne < SEDENTAIRE >	----> 4642
Controleur principal	----> 4642
Krup < SNCF >	----> 4642

## 5442 AGENTS DES SERVICES COMMERCIAUX DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

*Employés chargés des opérations administratives et commerciales de vente des titres de transport, de réservation, d'enregistrement des bagages et des passagers*

### NOYAU

Agent d'escale  
 Agent de comptoir < TRANSPORT, TOURISME >  
 Billetiste  
 Employé de réservation

### ASSIMILES

Commis principal sncf  
 Commis sncf < ADMINISTRATIF, COMMERCIAL >  
 Commis voyageur < SNCF >  
 Employé d'agence de voyages..... < EMPL, QND >  
 Employé principal < SNCF >  
 Loueur de véhicules ..... < EMPL, QND >  
 Loueur de voitures..... < EMPL, QND >  
 Préposé < SNCF >  
 Vendeur < TRANSPORT, TOURISME >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Commis marchandises < SNCF >	----> 5443
------------------------------	------------



**ANNEXE N° 2**

-----

**PROFESSIONS DU FRET**





## 2181 TRANSPORTEURS ROUTIERS INDEPENDANTS, DE 0 A 9 SALARIES

Professionnels indépendants, employant 0 à 9 salariés, qui transportent par la route soit des personnes dans des véhicules de transport en commun, soit des marchandises dans des camions ou camionnettes, à courte ou longue distance selon les cas. En principe, ils ne sont pas inscrits au répertoire des métiers.

### NOYAU

Déménageur .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Livreur .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Transporteur routier < MARCHANDISES > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Transporteur routier < PERSONNES > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

### ASSIMILES

Artisan en manutention (portuaire, ...) .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Chauffeur de ramassage < MARCHANDISES > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Chauffeur de ramassage < PERSONNES > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Distributeur de journaux .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Loueur transporteur public .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

## 2182 BATELIERS INDEPENDANTS, DE 0 A 9 SALARIES

Professionnels indépendants, employant 0 à 9 salariés, qui transportent des marchandises, ou parfois des personnes, sur les fleuves et autres voies d'eau intérieures. Ils effectuent en général des trajets à longue distance. En principe, ils ne sont pas inscrits au répertoire des métiers.

### NOYAU

Batelier .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Marinier .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

### ASSIMILES

Capitaine < AUTOMOTEUR, REMORQUEUR, POUSSEUR > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Passeur .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Penicheur (penichier) .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Transporteur fluvial .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

## 2243 AGENTS DE VOYAGE ET AUXILIAIRES DE TRANSPORTS INDEPENDANTS, DE 0 A 9 SALARIES

*Prestataires de services, indépendants, employés de 0 à 9 salariés, qui facilitent les transports de marchandises ou les voyages soit en les organisant entièrement, soit en s'occupant de certaines formalités administratives, soit encore en louant des véhicules*

### NOYAU

Commissionnaire agréé en douane .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Courtier maritime .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Directeur d'agence de voyages .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Loueur de voitures .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

### ASSIMILES

Agent consignataire .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Agent maritime .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Commissionnaire de transport .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Courtier en fret .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Entrepositaire < SAUF COMMERCE > .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Intermédiaire en fret .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Loueur de véhicules .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Routeur .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Tour operator .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Transitaire .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >
Transporteur maritime .....	< NON SAL >	< 0 A 9, ND >

## 3861 CADRES DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE

*Cadres participant, dans une entreprise de transport ou dans une autre entreprise, à l'organisation du mouvement de produits, de marchandises ou de voyageurs: transport, expédition, manutention, gestion des stocks ou des entrepôts*

### NOYAU

Chef de gare < PRINCIPAL, 1ERE CLASSE >  
 Chef de gare routiere..... < CADRE >  
 Chef de service logistique ..... < CADRE >  
 Chef de traction (de trafic) ..... < CADRE >  
 Commandant d'aerogare..... < CADRE >  
 Directeur d'agence de voyages ..... < CADRE >  
 Fonde de pouvoir < TRANSPORT >  
 Ingenieur de la gestion des stocks ..... < CADRE, OND >

### ASSIMILES

Agent consignataire ..... < CADRE >  
 Agent maritime ..... < CADRE >  
 Cadre shipping ..... < CADRE >  
 Cg1 < SNCF >  
 Chef d'exploitation < TRANSPORT >..... < CADRE >  
 Chef de depot < TRANSPORT >..... < CADRE >  
 Chef de garage < TRANSPORT > ..... < CADRE >  
 Chef de groupe transport..... < CADRE >  
 Chef de service de la gestion des stocks  
 < INDUSTRIE >..... < CADRE >  
 Chef de transport ..... < CADRE >  
 Commissionnaire agree en douane ..... < CADRE >  
 Commissionnaire de transport ..... < CADRE >  
 Controleur d'exploitation < TRANSPORT >..... < CADRE >  
 Controleur principal < TRANSPORT > ..... < CADRE >  
 Coordonateur d'aerogare ..... < CADRE >  
 Directeur d'exploitation < TRANSPORT > ..... < CADRE >  
 Directeur des transports (de la logistique)  
 Gestionnaire des stocks ..... < CADRE >  
 Responsable de la gestion des stocks..... < CADRE >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Cadre des achats (des approvisionnements)  
 Pdg < TRANSPORT >

## 3862 PERSONNELS NAVIGANTS TECHNIQUES DE L'AVIATION CIVILE

*Salariés d'un très haut niveau technique embarqués à bord des avions civils, commandant de bord responsable du voyage, autres personnels conduisant l'avion, officiers mécaniciens assurant la mise en oeuvre des appareils de propulsion et de commande*

### NOYAU

Commandant de bord < SAUF MILITAIRE >  
 Copilote < SAUF MILITAIRE >  
 Officier mécanicien navigant <SAUF MILITAIRE>

### ASSIMILES

Moniteur entraîneur de vol < SAUF MILITAIRE >  
 Officier aviateur < SAUF MILITAIRE >  
 Pilote < AVIATION > SAUF MILITAIRE >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Copilote < MILITAIRE > ---->3321  
 Officier mécanicien navigant < MILITAIRE >  
 Pilote < MILITAIRE > ----> 3321

## 3863 OFFICIERS DE LA MARINE MARCHANDE

*Salariés responsables de la conduite d'un navire marchand, ou de la sécurité à bord, de l'entretien général, de la maintenance des appareils moteurs et auxiliaires*

### NOYAU

Capitaine < AU LONG COURS, COTIER >  
 Lieutenant (de quart, chef de quart...)  
 < MARINE DU COMMERCE OU MARCHANDE >  
 Officier (mécanicien, de pont...) < MARINE DU  
 COMMERCE OU MARCHANDE >

### ASSIMILES

Capitaine (1ere ou 2e classe) < MARINE DU  
 COMMERCE OU MARCHANDE >  
 Chef mécanicien < MARINE DU COMMERCE OU  
 MARCHANDE >  
 Marin < OFFICIER, CAPITAINE, LIEUTENANT >  
 < MARINE MARCHANDE >  
 Pilote < HAUTURIER, PORTUAIRE >  
 Second capitaine < MARINE MARCHANDE >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Capitaine (1ere ou 2e classe) < MARINE  
 NATIONALE : MILITAIRE > ----> 3321  
 Chef mécanicien < MARINE NATIONALE >  
 Lieutenant (de quart, chef de quart...)  
 < MARINE NATIONALE : MILITAIRE > ----> 3321  
 Officier (mécanicien, de pont...) < MARINE  
 NATIONALE : MILITAIRE > ----> 3321  
 Officier de port ----> 3317  
 Second capitaine < MARINE NATIONALE > ----> 3321

V

## 4641 RESPONSABLES ADMINISTRATIFS OU COMMERCIAUX DES TRANSPORTS ET DU TOURISME (NON CADRES)

*Salariés de niveau supérieur des transports et du tourisme, chargés plus particulièrement des relations administratives et commerciales. Certains sont responsables de l'organisation et du contrôle de tout ou partie d'un établissement (station, agence).*

### NOYAU

Chef d'agence de voyages..... < SAUF CADRE >  
 Chef d'escale  
 Chef de gare < 2EME OU 3EME CLASSE >  
 Chef de gare routière..... < SAUF CADRE >

### ASSIMILES

Agent consignataire ..... < SAUF CADRE >  
 Agent maritime ..... < SAUF CADRE >  
 Auxiliaire des transports ..... < SAUF CADRE >  
 Cg2 (cg3) < SNCF >  
 Chef (de secteur) de bureau de gare  
 Chef de poste < TRANSPORT >..... < SAUF ONO ET OO ET CADRE >  
 Chef de quai de gare routière  
 Chef de quart < TRANSPORT >..... < SAUF ONO ET OO ET CADRE >  
 Chef de station < SAUF METRO >  
 Inspecteur de déménagement  
 Permanent passager

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Cg1 < SNCF > ..... ---> 3861  
 Chef de gare < 1ERE CLASSE, PRINCIPAL >  
 ..... ---> 3861  
 Sous chef de gare ..... ---> 6521

## 4642 RESPONSABLES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS (NON CADRES)

Personnels non cadres charges d'organiser et de controler l'exploitation optimale d'un parc de vehicules ou de materiel de transport, ou de reguler l'ecoulement du trafic

### NOYAU

Chef agent de mouvement  
 Chef aiguilleur  
 Chef d'equipe signalisation..... < SAUF CADRE >  
 Chef de camionnage..... < SAUF CADRE >  
 Chef de service logistique ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de traction (de trafic) ..... < SAUF CADRE >  
 Responsable < TRANSPORT > ..... < SAUF CADRE >

### ASSIMILES

Camv <SNCF>  
 Chef d'exploitation < TRANSPORT >..... < SAUF CADRE >  
 Chef de bureau transport exterieur ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de depot < TRANSPORT >..... < SAUF CADRE >  
 Chef de garage < TRANSPORT > ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de groupe transport..... < SAUF CADRE >  
 Chef de ligne < TRANSPORT >..... < SAUF CADRE >  
 Chef de marine ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de mouvement ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de reserve < SNCF >..... < SAUF CADRE >  
 Chef de secteur repartition materiel..... < SAUF CADRE >  
 Chef de service deménagement ..... < SAUF CADRE >  
 Chef de transport ..... < SAUF CADRE >  
 Chef surveillant principal ratp  
 Commissionnaire agree en douane ..... < SAUF CADRE >  
 Commissionnaire de transport ..... < SAUF CADRE >  
 Controleur d'exploitation < TRANSPORT >..... < SAUF CADRE >  
 Controleur principal < TRANSPORT > ..... < SAUF CADRE >  
 Csmv < SNCF >  
 Directeur d'exploitation < TRANSPORT > ..... < SAUF CADRE >  
 Gestionnaire des stocks ..... < SAUF CADRE >  
 Inspecteur de ligne ..... < SAUF CADRE >  
 Krup < SNCF >  
 Ktia < SNCF >  
 Ktit < SNCF >  
 Responsable < FLOTTE, WAGONS, VEHICULES >..... < SAUF CADRE >  
 Responsable de trafic routier ..... < SAUF CADRE >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Cadre des transports ----> 3861  
 Chef d'entrepot < CADRE > ----> 3861  
 Chef d'entrepot < SAUF CADRE > ----> 4891  
 Chef de depot < MAGASIN, MAGASINAGE >----> 4891  
 Chef de station < METRO > ----> 6521  
 Responsable des transports < CADRE >----> 3861

VII

**4802 MAITRES D'EQUIPAGE (PECHE, MARINE MARCHANDE)**

*Professionnels charges, à bord des bateaux de peche ou de commerce, de transmettre à l'équipage les ordres des officiers, de repartir le travail entre les membres d'une équipe de matelots, et d'en contrôler l'exécution*

**NOYAU**

- Maitre d'équipage < PECHE, MARINE MARCHANDE >
- Maitre principal < PECHE, MARINE MARCHANDE >
- Officier marinier < PECHE, MARINE MARCHANDE >
- Premier maitre < PECHE, MARINE MARCHANDE >

**ASSIMILES**

- Agent de maîtrise < PECHE >
- Capitaine de peche
- Lieutenant de peche

**CAS LIMITE INCLUS**

- Marin grande peche..... < TECH, AM1, AM2, CADRE >
- Marin pecheur ..... < TECH, AM1, AM2, CADRE >

-----

**CAS LIMITE EXCLUS**

- Premier maitre < MARINE NATIONALE >----> 4522

## 4891 RESPONSABLES D'ENTRÉPOT, DE MAGASINAGE

*Salaries chargés d'organiser la réception et la distribution de produits (souvent, ils contribuent eux-mêmes à ces opérations) et de tenir jour un état des stocks*

### NOYAU

Chef d'entrepot..... < SAUF CADRE >  
 Chef de stock  
 Chef(de groupe, d'équipe) < MAGASIN, MAGASIN-  
 AGE >

### ASSIMILES

Agent chef magasinier  
 Chef de depot < MAGASIN, MAGASINAGE, MAGASI-  
 NIER >  
 Commis principal de magasin  
 Contremaitre magasinier  
 Magasinier chef  
 Responsable < MAGASINAGE >  
 Responsable < STOCKS >  
 Responsable de la gestion des stocks..... < SAUF CADRE >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Chef < EXPEDITION, RECEPTION >	---> 4892
Chef de depot < TRANSPORT >	---> 4642
Chef de manoeuvre	---> 4642
Responsable < EXPEDITION >	---> 4892



## 4892 RESPONSABLES DE MANUTENTION

*Salariés chargés d'organiser les opérations de manutention ou d'emballage. Souvent, ils y participent eux-mêmes*

### NOYAU

Chef d'arrivage..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Chef d'expédition..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Chef de groupage..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Chef de quai..... < SAUF ONQ ET OO >

### ASSIMILES

Brigadier < MANUTENTION, MESSAGERIE >..... < TECH, AM1, AM2, CADRE >  
 Chef < MANOEUVRE, MANUTENTION >..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Chef de reception < SAUF HOTELLERIE >..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Chef emballeur..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Contremaître de manutention..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Responsable < EXPEDITION >..... < SAUF CADRE >

### CAS LIMITE INCLUS

Chef demenageur..... < SAUF ONQ ET OO >  
 Sous chef de quai..... < SAUF ONQ ET OO >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Chef de reception < HOTELLERIE >

### 5443 AGENTS ADMINISTRATIFS DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Employés effectuant les opérations administratives liées à l'expédition des marchandises : enregistrement, vérification et élaboration de documents

#### NOYAU

- Commis litige < TRANSPORT >
- Commis marchandise
- Consignataire
- Employé de transit

#### ASSIMILES

- Agent commercial fret..... < EMBL.OND >
- Agent service commercial litige <TRANSPORT >
- Commis de douane < SAUF FONCTIONNAIRE >
- Employé de consignation
- Employé de facturation < TRANSPORT >
- Employé litige bagage
- Tarificateur < TRANSPORT >
- Taxateur < TRANSPORT >

---

#### CAS LIMITE EXCLUS

- Agent de consignation ---> 4642
- Commis de douane < FONCTIONNAIRE > ---> 5213
- Courtier en affretement ---> 4642
- Declarant en douane ---> 4642

**6411 CONDUCTEURS ROUTIERS ET GRANDS ROUTIERS (SALARIES)**

*Salariés préparant et effectuant le transport de marchandises dans un véhicule lourd (poids total autorisé en charge supérieur à 3,5t) Ils sont responsables de l'arrimage et de leur chargement. Ils participent parfois à l'entretien courant de leur véhicule*

**NOYAU**

Camionneur

Conducteur < CAMION, PL, POIDS LOURD, ROUTIER :  
TRANSPORT DE MARCHANDISES >

**ASSIMILES**

Chauffeur < CAMION, PL, POIDS LOURD, ROUTIER :  
TRANSPORT DE MARCHANDISES >

Chauffeur grumier

Chauffeur mécanicien

Chauffeur transporteur

Convoyeur &lt; POIDS LOURD &gt;

**CAS LIMITE INCLUS**

Chauffeur déménageur

Chauffeur livreur &lt; POIDS LOURD &gt;

Chauffeur magasinier &lt; POIDS LOURD &gt;

Stagiaire conducteur routier

**CAS LIMITE EXCLUS**

Cariste ---&gt; 6514

Chauffeur < BUS, CAR, TOURISME, TC: TRANSPORT DE  
PERSONNES > ---> 6412

Chauffeur &lt; TAXI &gt; ---&gt; 6413

Chauffeur de ramassage &lt; MARCHANDISES &gt;

---&gt; 6415

Chauffeur livreur &lt; SAUF POIDS LOURD &gt;

---&gt; 6415

**6415 CONDUCTEURS-LIVREURS, COURSIERS (SALARIES)**

*Salaries qui conduisent des véhicules légers (au plus 3 St autorisées en charge) pour enlever ou livrer des marchandises en général à faible distance. Ils ont la responsabilité de leur chargement, et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison.*

**NOYAU**

Chauffeur de ramassage < MARCHANDISES >  
 Conducteur livreur  
 Coursier  
 Livreur

**ASSIMILES**

Chauffeur emballeur  
 Commissionnaire < COURSIER >  
 Distributeur de journaux  
 Ramasseur de lait

**CAS LIMITE INCLUS**

Aide chauffeur  
 Aide livreur  
 Chauffeur manutentionnaire  
 Chauffeur vendeur  
 Vendeur livreur

---

**CAS LIMITE EXCLUS**

Chauffeur de ramassage < PERSONNES > ---> 6412  
 Chauffeur livreur < POIDS LOURD, ROUTIER >  
 ---> 6411

XIII

**6511 CONDUCTEURS D'ENGIN LOURD DE LEVAGE**

Ouvriers qui conduisent des engins conçus pour soulever, afin de les déplacer, de fortes charges, dont la manoeuvre est assez difficile ou dangereuse. Ils peuvent travailler au sein d'une unité spécialisée dans la manutention, sur un chantier de bâtiment, ou au sein d'un atelier.

**NOYAU**

- Grutier
- Pontier
- Pontonier

**ASSIMILES**

- Chef d'équipe grutier
- Conducteur < ENGIN LOURD DE LEVAGE >
- Conducteur d'engin <PORTUAIRE, AEROPORTUAIRE>

**CAS LIMITE EXCLUS**

- Cariste ---> 6514

**6512 CONDUCTEURS D'ENGIN LOURD DE MANOEUVRE**

Ouvriers qui conduisent des engins conçus pour déplacer, à courte distance, sans les soulever, de fortes charges, à l'exception de ceux travaillant sur un chantier de bâtiment ou dans une exploitation agricole ou forestière. En particulier, agents des chemins de fer chargés de conduire un engin servant à déplacer sur une courte distance des wagons, etc., et à réaliser certaines manoeuvres. Ces opérations peuvent présenter des risques, mais n'impliquent pas les mêmes responsabilités que celles du conducteur de train.

**NOYAU**

- Conducteur<LOCOMOTEUR, LOCOTRACTEUR:MANOEUVRE>
- Tractiste

**ASSIMILES**

- Agent de manoeuvre ..... < 00 >
- Cabinier ..... < 00 >
- Conducteur de tapis roulant
- CrIm < SNCF >
- CrIo < SNCF >
- CrMv < SNCF >

**CAS LIMITE INCLUS**

- Aicr < SNCF >
- Aide conducteur
- Operateur de remontees mecaniques..... < 00, QND >
- Perchiste < SAUF CINEMA, TELEVISION >..... < 00 >

**CAS LIMITE EXCLUS**

- Agent de conduite ---> 6522
- Conducteur (mecanicien) de route ---> 6522
- Mecru (crru, elcr) < SNCF > ---> 6522

**6513 DOCKERS**

*Ouvriers chargent ou déchargent les bateaux, ou effectuant certaines manipulations à terre, dans les ports maritimes. Leur profession est régie par la loi d'organisation de la manutention portuaire du 6 septembre 1947. La nature concrète de leur travail et la qualification requise pour le faire sont fort variables.*

**NOYAU**

Docker

**CAS LIMITE INCLUS**

Cariste docker

Docker (camionneur, cariste, occasionnel)

**6514 CONDUCTEURS DE CHARIOT ELEVATEUR, CARISTES**

*Ouvriers qui conduisent un chariot élévateur automoteur pour charger ou décharger un véhicule, approvisionner ou déstocker un magasin ou pour assurer l'approvisionnement ou l'évacuation de postes de fabrication. Ils assurent l'entretien courant du chariot.*

**NOYAU**

Cariste

**ASSIMILES**

Chauffeur < CARISTE, ELEVATEUR >

Conducteur < CARISTE, ELEVATEUR >

Conducteur d'engin < AUTOMOTEUR >

**CAS LIMITE INCLUS**

Chef cariste

-----  
**CAS LIMITE EXCLUS**

Cariste docker ---> 6513

Conducteur < DE ROUTE (SNCF), METRO... >

---> 6522

Conducteur < ENGIN LOURD DE LEVAGE: GRUTIER,  
PONTIER, PONTONNIER > ---> 6511

Conducteur < ENGIN LOURD DE MANUTENTION: LO-  
COMOTEUR, LOCOTRACTEUR, TELESKI ---> 6512

### 6515 MAGASINIERS

*Salaries de niveau ouvrier qualifié qui participent à la réception, à la mise en place et à la sortie des produits entreprises dans un magasin, et tiennent à jour un état des stocks*

#### NOYAU

Magasinier .....	< OQ, ENPL, QND >
Stockiste.....	< OQ, ENPL, QND >

#### ASSIMILES

Contrôleur de commande .....	< OQ, ENPL, QND >
Employé de magasin < MAGASINIER >.....	< OQ, ENPL, QND >
Employé de réception < SAUF HOTELLERIE > .....	< OQ, ENPL, QND >
Préparateur magasinier .....	< OQ, ENPL, QND >
Receptionnaire < SAUF HOTELLERIE, CHIMIE, IAA, INDUSTRIE DU CUIR >.....	< OQ, ENPL, QND >
Repartiteur de marchandise .....	< OQ, ENPL, QND >
Reserviste < SAUF COMMERCE GRANDE SURFACE > .....	< OQ, ENPL, QND >

#### CAS LIMITE INCLUS

Magasinier < MANUTENTIONNAIRE > .....	< OQ, ENPL, QND >
Magasinier préparateur de commande .....	< OQ, ENPL, QND >
Magasinier vendeur.....	< OQ, ENPL, QND >
Vendeur magasinier.....	< OQ, ENPL, QND >

---

#### CAS LIMITE EXCLUS

Chef de magasinage (de stock, de réserve)	----> 4891
Responsable de magasinage (de stock...)	----> 4891

## 6521 AGENTS QUALIFIES DES SERVICES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS (PERSONNELS SEDENTAIRES)

*Salariés de niveau ouvrier qualifié affectés à l'exploitation d'un réseau de transports. Leur travail ne nécessite pas de déplacements à longue distance et n'implique pas, en principe, la conduite de véhicules. Ils n'ont pas de fonction notable d'encadrement, mais leur emploi exige des connaissances particulières ou comporte d'importantes responsabilités.*

### NOYAU

Agent de mouvement (principal...) < AMV, AMVP  
AMVA, AMVPA > < SNCF >  
Aiguilleur (principal...)  
Chef de station de metro  
Eclusier  
Sous chef de gare  
Surveillant de gare routiere

### ASSIMILES

Agent d'exploitation < TRANSPORT > ..... < 00 >  
Agent de mouvement signaux et aiguilles  
Amv (amvp) < SNCF >  
Amva (amvpa) < SNCF >  
Brigadier < MANUTENTION, MESSAGERIE > ..... < 00, EMPL, OND >  
Chef de brigade < TRANSPORTS > ..... < 00, EMPL, OND >  
Contrôleur de ligne sédentaire  
Crru < SNCF >  
Elcr < SNCF >  
Mecru < SNCF >  
Surveillant de station

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Agent de mouvement < MANOEUVRE OU MANUTEN-  
TION > ..... > 6792  
Amvm (amvpm) < SNCF > ..... > 6792



## 6522 CONDUCTEURS QUALIFIES D'ENGIN DE TRANSPORT GUIDE

*Conducteurs de trains et conducteurs qualifiés d'autres engins de transport de personnes ou de marchandises astreints à rester en contact avec un support spécial (rails, câble porteur ou d'alimentation, ...) Ils sont responsables de la sécurité du transport. La complexité de leur travail et la longueur de leurs déplacements dépendent beaucoup du mode de transport.*

### NOYAU

Conducteur de metro, train, locomotive

### ASSIMILES

Agent de conduite < TRANSPORTS >  
 Conducteur de route < SNCF, METRO... >  
 Conducteur de tramway, funiculaire  
 Conducteur diesel  
 Mécanicien de route < SNCF, METRO... >

### CAS LIMITE INCLUS

Conducteur de téléphérique  
 Conducteur de trolley-bus  
 Elève conducteur < SNCF >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

Aide-conducteur (aicr) < SNCF > ----> 6512  
 Conducteur < LOCOMOTEUR, LOCOTRACTEUR >  
 ----> 6512  
 Conducteur de bus ----> 6412  
 Conducteur de manoeuvre ----> 6512  
 Crim (crlo) < SNCF > ----> 6512

**6531 MATELOTS DE LA MARINE MARCHANDE**

*Salariés embarqués à bord des bateaux de mer marchands, chargés d'exécuter différentes opérations manuelles relatives à la conduite et à l'entretien du navire, à la sécurité à bord, ... ou assurant l'encadrement direct des personnes qui effectuent ces travaux*

**NOYAU**

Matelot < MARINE MARCHANDE >  
Premier matelot < MARINE MARCHANDE >  
Quartier maître < MARINE MARCHANDE >  
Second maître < MARINE MARCHANDE >

**ASSIMILES**

Bosco  
Marin < PREMIER OU SECOND MAITRE, MAITRE  
D' EQUIPAGE, MATELOT > < MARINE MARCHANDE >  
Nageur < MARINE MARCHANDE >  
Suppléant machine < MARINE MARCHANDE >  
Timonier < MARINE MARCHANDE >

**CAS LIMITE EXCLUS**

Matelot < NAVIGATION INTERIEURE > ---> 6532  
Matelot < PECHE > ---> 6921

**6532 CAPITAINES ET MATELOTS TIMONIERES  
DE LA NAVIGATION FLUVIALE (SALARIES)**

*Salariés organisant les manœuvres, l'entretien et l'exploitation d'un bateau navigant sur les voies d'eau intérieures ou participant à ces opérations*

**NOYAU**

Matelot < NAVIGATION INTERIEURE >  
Penicheur (penichier)  
Timonier < NAVIGATION INTERIEURE >

**ASSIMILES**

Batelier  
Capitaine < AUTOMOTEUR, REMORQUEUR, POUSSEUR >  
Commandant < PENICHE, REMORQUEUR, POUSSEUR >  
Conducteur < AUTOMOTEUR, REMORQUEUR,  
POUSSEUR >  
Marinier  
Passeur  
Premier matelot < NAVIGATION INTERIEURE >  
Quartier maître < NAVIGATION INTERIEURE >  
Second maître < NAVIGATION INTERIEURE >  
Suppléant machine < NAVIGATION INTERIEURE >

# 6792 MANUTENTIONNAIRES, AGENTS NON QUALIFIES DES SERVICES D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS

Ouvriers qui procèdent aux tâches manuelles de chargement et de déchargement des véhicules de transport; ou aident au guidage de ces véhicules et fournissent l'assistance manuelle nécessaire aux manoeuvres.

### NOYAU

- Agent de mouvement (principal...) < AMVM,
- AMVPM : MANOEUVRE ET MANUTENTION >
- Demenageur
- Manutentionnaire
- Ouvrier de la manutention
- Ouvrier demenageur
- Porteur

### ASSIMILES

- Accrocheur < MANUTENTION >
- Accrocheur de wagons
- Ae < TRANSPORTS >
- Agent d'exploitation < TRANSPORT > ..... < ONO,OND >
- Agent manoeuvre < SNCF >
- Amvm (amvpm) < SNCF >
- Arrimeur
- Assistant d'avion
- Bagagiste
- Bargier
- Cbr < SNCF >
- Commis de maree
- Elingueur
- Employe de maree
- Garde barriere
- Haleur
- Lamaneur
- Metteur en ligne < TRANSPORTS >
- Plaqueur < AMEUBLEMENT, MENUISERIE  
INDUSTRIELLE. NAP 48 A 49 SAUF 4804 >... < OND >
- Sous chef de manoeuvre

### CAS LIMITE INCLUS

- Magasinier < MANUTENTIONNAIRE > ..... < ONO >

---

### CAS LIMITE EXCLUS

- Convoyeur ---> 6793
- Distributeur ---> 6793
- Docker (manutentionnaire...) ---> 6513
- Emballeur ---> 6793
- Expediteur ---> 6793
- Expediteur (expeditionnaire) ---> 6793
- Manutentionnaire < EXPEDITION > ---> 6793
- Peseur (basculeur) ---> 6793

**6793 OUVRIERS DU TRI, DE L'EMBALLAGE, DE L'EXPEDITION***Ouvriers qui emballent des marchandises, les trient et les expédient en constituant des colis***NOYAU**

Empaqueteur  
 Etiqueteur  
 Expéditeur (expéditionnaire)  
 Préparateur de commande

**ASSIMILES**

Basculeur  
 Chargeur emballer  
 Convoyeur < SAUF POIDS LOURD >  
 Distributeur < CONDITIONNEMENT, EMBALLAGE >  
 Eclateur  
 Emballeur  
 Embouteilleur  
 Employé au conditionnement  
 Ouvrier < CONDITIONNEMENT, EMBALLAGE >  
 Paqueteur  
 Préparateur magasinier ..... < ONQ >  
 Ramasseur conditionneur  
 Routeur

**CAS LIMITE INCLUS**

Aide magasinier  
 Expéditionnaire manutentionnaire  
 Manutentionnaire expéditionnaire

-----  
**CAS LIMITE EXCLUS**

Bagagiste (bargier) ----> 6792  
 Manutentionnaire < SAUF EXPEDITIONNAIRE >  
 ----> 6792  
 Reserviste ----> 6792

**ANNEXE N° 3**

-----

**LISTE DES ACTIVITES**

.104

I  
LISTE DES ACTIVITÉS

La répartition du chiffre d'affaires net réalisé par votre entreprise, qui vous est demandée à la question II, est à faire selon la nomenclature ci-dessous.

Avant de répondre, à cette question II, veuillez indiquer, en entourant leurs numéros de code, les activités exercées par votre entreprise.

Reportez ensuite ces numéros de code, et les intitulés correspondant aux activités de votre entreprise, dans les deux premières colonnes du cadre II.

Il vous est demandé ensuite d'indiquer le chiffre d'affaires net réalisé par votre entreprise dans ces activités. Bien entendu, cette répartition peut n'être qu'**approximative** si vous ne tenez pas une comptabilité détaillée sur ce point. A la limite, une répartition en **pourcentage** est suffisante.

## A - LISTE DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT ET D'AUXILIAIRES DE TRANSPORT

CODE	ACTIVITÉ	
01 02	Transports ferroviaires de marchandises Transports ferroviaires de voyageurs <i>Les transports ferroviaires de voyageurs en milieu urbain (par funiculaire par exemple) sont à classer en 31</i>	TRANSPORTS FERROVIAIRES
10 11 12 13 14 15 16 17	Messagerie Transports routiers de marchandises zone longue (y compris groupage technique) Transports routiers de marchandises zone courte et camionnage (y compris groupage technique) Déménagement et garde meuble Location de véhicules industriels avec ou sans chauffeur (véhicules de plus de 3.5 t de PTAC) Transports de déblais Transports par rail-route Transports de presse, plis postaux, dépêches <i>L'enlèvement d'ordures est une activité de service à classer en 97</i>	TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
21 22 23 24 25 26 27 28 29	Commissionnaire en douane et transitaire Groupeur routier et ferroviaire (activité de commissionnaire uniquement) Exploitant de bureau de ville Affrèteur routier Courtier de fret Dépositaire de colis Manutention dans les gares ferroviaires <i>Autre manutention terrestre (les activités de montage ou levage dans le bâtiment et les T.P. sont à classer en 82)</i> Entrepôt	AUXILIAIRES DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES
30 31 32 33 34 35 36 37 38 39	Lignes APTR Transports urbains par lignes régulières (y compris transport par réseau ferré) Transports interurbains par lignes régulières (à l'exception des services affiliés S.N.C.F.) Transports spéciaux de ramassage scolaire (les transports scolaires sur lignes régulières sont à classer en 31 ou 32) Transports spéciaux de ramassage d'ouvriers et de personnels Transports occasionnels et autres transports de voyageurs Taxis et location de voitures particulières avec chauffeur Location d'autocars et d'autobus (au taux de 18.6 % de T.V.A.) Services affiliés S.N.C.F. Messageries par autocars <i>(les recettes d'agence de voyages nettes de débours sont à classer en 08, les transports par ambulance en 90, la location de voitures sans chauffeur en 91, les recettes de publicité en 94)</i>	TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS
40 41 42 43 44	Transports fluviaux de passagers Transports fluviaux de marchandises spécialisées Transports fluviaux de marchandises générales Poussage et remorquage de bateaux (prestations de services rendus à une autre compagnie) Frètement et gérance de bateaux	TRANSPORTS FLUVIAUX
45 46 47 48	Commissionnaire en douane et transitaire Courtier de fret fluvial Manutention fluviale Entrepôt	AUXILIAIRES DES TRANSPORTS FLUVIAUX

## II

## ACTIVITÉS DE TRANSPORT ET D'AUXILIAIRES DE TRANSPORT (SUITE)

CODE	ACTIVITE	
51 52 53 54 55 58	Navigation côtière et d'estuaire (y compris bacs) Frètement de navires coque-nue et exploitation de quota d'armateur Transports maritimes de passagers Transports maritimes de produits pétroliers Transports maritimes de marchandises autres que produits pétroliers Gérance de navires	TRANSPORTS MARITIMES
61 62 63 65 66 68 69	Commissionnaire en douane et transitaire Agence maritime et consignation Courtier de vente et achat de navires Courtier de fret, courtier d'affrètement Courtier interprète et conducteur de navires Maintenance Entrepôt	AUXILIAIRES DES TRANSPORTS MARITIMES
70 71 72 73 74	Transport aérien de ligne de passagers Transport aérien de passagers à la demande Transport aérien de fret autre que poste Transport aérien de poste Frètement et louage d'aéronefs <i>Le travail aérien (photographie, publicité, travail agricole) est à classer en 98</i>	TRANSPORTS AÉRIENS
75 76 77 78 79	Consignation Commissionnaire en douane et transitaire Courtier de fret aérien Maintenance sur aérodromes ou gares aériennes Entrepôt	AUXILIAIRES DES TRANSPORTS AÉRIENS
06 07 08 09	Autre activité de transport, précisez laquelle Gestion d'un parc de conteneurs Agence de voyages Autre activité de transport, précisez laquelle	AUTRES ACTIVITÉS DE TRANSPORT OU D'AUXILIAIRES DE TRANSPORT

## B. LISTE DES ACTIVITÉS AUTRES QUE DE TRANSPORT OU D'AUXILIAIRES DE TRANSPORT

CODE	ACTIVITE	
80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99	Construction aéronautique (y compris réparation et entretien pour compte d'autrui) Travaux de terrassement Montage, levage Autre activité industrielle, précisez laquelle Commerce d'accessoires et d'équipements automobiles Commerce de détail de carburants et lubrifiants Vente et réparations pour compte d'autrui de l'automobile Autre activité de commerce, précisez laquelle Hôtels, cafés, restaurants Pompes funèbres Transport par ambulances Location de voitures particulières sans chauffeur (y compris les véhicules utilitaires de moins de 3,5 t de PTAC avec ou sans chauffeur) Location de wagons Location d'immeubles à usages industriels ou commerciaux (y compris location de fonds de commerce) Publicité Prestation temporaire de personnel Service de nettoyage Enlèvement des ordures Travail aérien (photographie, publicité, travail agricole) Autre activité de service, précisez laquelle	AUTRES ACTIVITÉS



III - PERSONNEL DE L'ENTREPRISE

1 5

A. PERSONNEL NON SALARIÉ AU 31-12-1984

Entrepreneur à son compte, aides familiaux non salariés, gérants non salariés, associés en nom collectif

01

B. PERSONNEL SALARIÉ AU 31-12-1984

NOMBRE DE SALARIÉS PERMANENTS À TEMPS COMPLET

NOMBRE DE SALARIÉS PERMANENTS À TEMPS PARTIEL (moins de 20 heures hebdom.)

PERSONNEL SÉDENTAIRE	1) Pour des activités de transport ou d'auxiliaires de transport : - personnel dirigeant salarié, personnel administratif et commercial, ingénieurs et cadres, agents de maîtrise et techniciens	02	15
	- manutentionnaires et dockers permanents	03	16
	- chauffeurs, mécaniciens, gardiens, manœuvres, etc.	04	17
	2) Pour des activités autres que le transport et les activités auxiliaires de transport les ventes de marchandises ou activités de services :	05	18
PERSONNEL ROULANT OU NAVIGANT	Transport routier - conducteurs zone longue ou internationale	06	19
	- autres conducteurs routiers (camionnage et zone courte) et personnel d'accompagnement (receveurs, livreurs, convoyeurs)	07	20
	- conducteurs d'autobus, autocars ou taxis	08	21
	Transport fluvial	09	22
	Transport maritime	10	23
	Transport aérien - personnel navigant technique	11	24
- personnel navigant commercial	12	25	
	Transport ferroviaire	13	26
C. DOCKERS NON PERMANENTS		EFFECTIF SALARIÉ TOTAL	27

Nombre d'heures ouvrées

28

EFFECTIF SALARIÉ TOTAL

24

27

D. EFFECTIFS TRIMESTRIELS - NOMBRE TOTAL DES HEURES TRAVAILLÉES EN 1984

(ces renseignements figurent sur l'imprime D.A.S. 1)

Effectif au 1 <sup>er</sup> trimestre	Effectif au 2 <sup>e</sup> trimestre	Effectif au 3 <sup>e</sup> trimestre	Effectif au 4 <sup>e</sup> trimestre	Nombre total d'heures travaillées en 1984
29	30	31	32	

Veuillez indiquer le poste du compte de résultat ou sur lequel comptabilisées les sommes versées aux dockers non permanents (rembourser la case concernée)

poste 62  
poste 64  
autre poste (préciser)

33

E. PERSONNEL DÉTACHÉ OU PRÊTÉ PAR D'AUTRES ENTREPRISES

Utilisez-vous de façon permanente du personnel salarié non rémunéré par votre entreprise mais qui travaille régulièrement dans vos locaux et sous votre responsabilité (à l'exclusion des travailleurs en régie ou en intérim) ?

Si oui, indiquer l'effectif moyen

34

IV - REMUNÉRATIONS VERSÉES AUX SALARIÉS EN 1984

Ces rémunérations correspondent aux montants déclarés dans l'imprime D.A.S. (colonne 19 de l'imprime D.A.S. 1). Elles comprennent le montant de l'indemnité de la cotisation salariale aux assurances.

35



**ANNEXE N° 4**

-----

**METIERS DU TRANSPORT**



## 50 MÉTIERS DU MAGASINAGE, DE LA MANUTENTION ET DU CONDITIONNEMENT (2).

### 500 Personnel d'encadrement du magasinage, du conditionnement et de la manutention.

- *Chef de magasin ou de dépôt; chef réceptionnaire; chef du service expédition; chef de quai; chef emballeur; chefs d'équipe bagages et messageries; contremaîtres de manutention...*

### 501 Ouvriers et employés qualifiés du magasinage, de la manutention et du conditionnement (3).

- *Conditionneur; magasinier qualifié (assure la tenue des fiches de stock); manutentionnaire qualifié; réceptionnaire (reçoit les marchandises, vérifie leur conformité avec les bons de commande et les factures); expéditionnaire; employé chargé du groupage des marchandises; déménageurs professionnels; autres employés qualifiés du magasinage...*

### 502 Ouvriers et employés non qualifiés du magasinage, de la manutention et du conditionnement.

- *Emballleur; aide-emballeur; paquetteur; aide-magasinier; employé d'approvisionnement; aide réceptionnaire; employé de magasin (autre que magasin de vente); empaqueteur; manutentionnaire; porteur; débardeur; docker; homme d'équipe; déménageur non qualifié; élingueur (appareils de levage); arrimeur; peseur; basculeur; étiquetteur; embouteilleur; conditionneur; approvisionneur de magasins de vente; conducteur d'appareils de manutention manuels ou automoteurs; autres employés et ouvriers (magasinage et manutention)...*

### 503 Conducteurs d'appareils de levage (4).

- *Conducteur de grue; grutier; conducteur de pont roulant; pontonnier...*

(1) Seuf métiers du magasinage et de la manutention (gr. 50) et métiers des transports (gr. 51).

(2) Il n'est pas prévu de rubrique spécifique pour les cadres de ces activités. Les ingénieurs et cadres techniques sont classés dans les groupes 20, 21 ou 22; les cadres exerçant des fonctions administratives ou commerciales sont classés dans les groupes 60 ou 61.

(3) D'une manière générale, le personnel affecté exclusivement aux tâches administratives ou commerciales et la gestion des marchandises utilisées, conditionnées ou produites sont à classer dans les groupes 60 et 70.

*Exemples:* chef des approvisionnements (non cadre), classé en 706; employé qualifié d'import-export, classé en 605; employé aux expéditions et arrivages, classé en 611.

Les chefs d'équipe de manutention n'exerçant pas de responsabilités de commandement sont à classer, selon leur qualification, en 502 ou 503.

(4) Les conducteurs d'engins de travaux publics sont à classer dans la rubrique 300.

## 51 MÉTIERS DES TRANSPORTS (1).

### 510 Personnel d'encadrement des services d'exploitation.

Agents d'exploitation exerçant des fonctions de commandement du niveau d'un agent de maîtrise.

— *Chef de gare 4° et 3° catégories (S.N.C.F.); chef de gare routière; chef de marine (navigation intérieure); officier de port, chef d'escalade aérienne; chef camionneur; chef de garage mouvement (marchandises); chef de trafic de mouvement (voyageurs)...*

### 511 Agents qualifiés des services d'exploitation [personnel sédentaire] (2).

— *Chef de gare 5° catégorie, chef de station (S.N.C.F.); facteur-chef; chef-aiguilleur; chef de station métro; agent qualifié d'engins de remontée mécanique; surveillant de gare routière (voyageurs)...*

### 512 Agents qualifiés des services d'exploitation (personnel roulant).

— *Chef de train (S.N.C.F., R.A.T.P.); contrôleur de route (S.N.C.F., transports routiers); contrôleur de trafic...*

### 513 Agents de conduite de transport routier.

— *Conducteur de véhicules de transport en commun (car, autobus); machiniste (R.A.T.P.); conducteur-receveur; conducteur de poids-lourds; conducteur grand routier...*

### 514 Conducteurs de véhicules automobiles.

— *Conducteur de voiture de tourisme; chauffeur; mécanicien; chauffeur de taxi; conducteur d'ambulance, de voiture postale; conducteur de camionnettes et tous véhicules ne nécessitant pas le permis de conduire « poids-lourd » ou « transport en commun »; moniteur d'auto-école...*

### 515 Personnel technique navigant du transport et du travail aérien (3).

— *Pilote; co-pilote...*

### 516 Personnel navigant qualifié de la navigation intérieure.

— *Commandant de pousseur; capitaine de remorqueur; capitaine d'automoteur; commandant de péniche ou de chaland tracté...*

### 517 Personnel de la navigation maritime chargé de diriger la marche d'un navire (4).

— *Officier de pont : capitaine, second capitaine, lieutenant; pilote...*

### 518 Personnel de la navigation maritime chargé des tâches de navigation et d'entretien du navire.

— *Maître d'équipage, second maître; matelot (5)...*

### 519 Autre personnel des transports.

Personnel exerçant une activité spécifique des transports et non classé ailleurs.

— *Wattman, conducteur de trolleybus.*

(1) Le groupe 51 est réservé au classement des métiers se rapportant au mouvement des véhicules et des engins de transport. Les cadres techniques sont classés aux groupes 20, 21, 22, en 206, 216 ou 226 selon le diplôme pour les spécialistes de la mécanique, en 208, 218 ou 228 selon le diplôme pour les ingénieurs et cadres chargés de la responsabilité du trafic et du mouvement des véhicules. Les cadres et le personnel administratif sont classés aux groupes 60 et 61, les cadres et le personnel des services commerciaux au groupe 70.

Les ouvriers, techniciens et agents de maîtrise des ateliers ou chantiers de réparation des véhicules sont classés aux rubriques correspondant à leur spécialité, le personnel d'encadrement et d'exécution des magasins et entrepôts au groupe 50.

(2) Le personnel chargé de la tarification est classé au sous-groupe 80 et le personnel chargé de la vente de titres de transport en 708.

(3) Les postes : radio, mécanicien et navigateur sont à classer parmi les techniciens dans le sous-groupe 24. Les emplois d'hôtesse de l'air et de steward sont classés à la rubrique 932.

(4) Le commissaire chargé de diriger le service hôtel-restaurant à bord des navires à passagers est classé à la rubrique 930 (hôtellerie).

Les officiers mécaniciens sont classés à la rubrique 206 (ingénieurs) ou à la rubrique 232 (techniciens). Les radio-électriciens, ouvriers mécaniciens et électriciens, chauffeurs, graisseurs et autres personnel d'entretien et de service sont classés aux rubriques correspondant à leur spécialité.

(5) Le maître spécialiste de la pêche, chargé du traitement du poisson (saleur, trancheur remondeur) est classé à la rubrique 020 (métiers de la pêche).

**60-61 MÉTIERS DES SERVICES ADMINISTRATIFS ET DE L'ADMINISTRATION (1).**

- 600 Directeurs d'établissement (2).**
- 601 Cadres administratifs supérieurs :** cadres qui exercent leurs fonctions sous l'autorité directe du chef d'entreprise ou du chef d'établissement (7).
  - *Secrétaire général; directeur et chef des services administratifs importants; chef de département (personnel, comptabilité, etc.)...*
- 602 Autres cadres administratifs :** cadres placés sous l'autorité des précédents et leurs collaborateurs ayant la qualité de cadre, à l'exclusion des secrétaires de direction.
- 603 Secrétaires de direction ayant la qualité de cadre.**
- 604 Personnel d'encadrement des services administratifs.**
  - *Chef de section d'employés, chef de groupe (dirige et surveille de façon permanente le travail d'un ou plusieurs groupes d'employés correspondant à une activité déterminée, est responsable de la discipline et du rendement); secrétaire de direction non cadre exerçant des fonctions d'encadrement; employé principal (employé qualifié ayant acquis une expérience approfondie et chargé de coordonner le travail de plusieurs employés qualifiés dont l'un au moins de sa catégorie - (caissier principal, correspondancier principal, employé principal des services contentieux, des services comptables, etc.) -)...*
- 605 Personnel qualifié chargé des opérations administratives et du contentieux (3).**

Exerce de façon permanente des fonctions spécialisées comportant une part importante d'initiative et de responsabilité et des connaissances pratiques en législation commerciale, fiscale, industrielle ou sociale.

  - *Employé qualifié des services administratifs et contentieux, réfacteur;*
  - *employé de transit qualifié; employé qualifié d'import-export...*
- 606 Personnel qualifié des services comptables (4).**
  - *Comptable possédant des connaissances suffisantes pour tenir les livres légaux et auxiliaires nécessaires à la comptabilité générale et industrielle et pour dresser le bilan éventuellement d'après les directives d'un chef comptable ou d'un expert comptable; comptable commercial; traduit en comptabilité les opérations commerciales et peut en tirer les éléments nécessaires à l'établissement des prix de revient, de la balance, du bilan, des statistiques, des prévisions de trésorerie, etc.; comptable industriel (capable de déterminer le prix de revient des produits manufacturés); caissier-comptable (comptable qui est en outre responsable des valeurs en caisse; teneur de livre de paye (chargé de l'établissement de la paye du personnel et des divers relevés et ventilations afférents aux questions de salaires); pointeau comptable payeur; inspecteur comptable de succursale...*

III

- 607 Aide-comptables, teneurs de livres, encaisseurs.**
  - *Vérificateur comptable; aide caissier.*
- 608 Standardistes (sans secrétariat) :** occupés en permanence et exclusivement à établir des communications téléphoniques.
  - *Téléphonistes.*
- 609 Secrétaires spécialisés.**
  - *Secrétaire d'ingénieur, d'architecte; secrétaire médicale; secrétaire bilingue; secrétaire comptable...*
- 610 Personnel de secrétariat (5).**
  - *Secrétaire (non cadre); chef de groupe dactylographie; sténo-dactylographe; dactylographe; dactylo facturière; dactylo correspondancière; sténotypiste; téléxiste; veritypiste...*
- 611 Autres employés de bureau qualifiés ayant une formation générale ou une pratique professionnelle leur permettant de remplir les fonctions d'un agent de bureau dont le niveau de qualification correspond au C.A.P.**
  - - *Commis en douane; correspondancier; vérificateur de factures; facturier à main; commis aux écritures; employé aux expéditions et arrivage; vérificateurs de codification...*
- 612 Employés de bureau non qualifiés.**
  - *Garçon de course; garçon de bureau; employé aux écritures (transcriptions simples); teneur de fiches; employé de reprographie de bureau (tronéographes, polycopieurs, adressographes); extracteur de fiches ou de cartes; pointeau chargé du contrôle des temps de présence; codifieur (chiffrements simples)...*

(1) Les spécialistes du traitement électromagnétique et électronique de l'information sont classés dans le groupe 62.

(2) Les ingénieurs et cadres exerçant essentiellement des fonctions techniques, chargés en outre de responsabilités administratives, sont classés aux groupes 20, 21, 22. Les cadres techniques de la banque et des opérations financières, des assurances ou de la publicité sont classés aux groupes 71, 72 ou 73.

(3) Les personnels techniques et spécialisés de la banque et des opérations financières, des assurances ou de la publicité sont classés en 712, 723 ou 731. L'agent déclarant en douane (non cadre) est classé en 705.

(4) Le comptable mécanographe est classé en 623, le pointeau chargé du calcul des bons de travaux et autres éléments nécessaires à l'établissement de la paye est classé en 607, le pointeau chargé du contrôle du temps de présence en 612.

(5) Les opérateurs sur machines à facturer, mécanographes et calculateurs sur machines de bureau sont classés en 623. Les porteurs et vérificateurs sont classés en 624. Les employés de reprographie sur matériel de bureau sont classés en 612. Les multigraphistes sont classés en 412.

