

MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
ET DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS

55, rue BRILLAT SAVARIN - 75013 PARIS - Tél. : (1) 45 89 89 27



L'EMPLOI DANS LE SECTEUR TRANSPORT :

EVOLUTION PASSEE ET PERSPECTIVES

3950

- O.E.S.T.

1

Maurice Girault 6.11.86

L'EMPLOI DANS LE SECTEUR TRANSPORT :
EVOLUTION PASSEE ET PERSPECTIVES

Le secteur des transports crée des emplois, moins que les autres activités de services, mais alors que l'agriculture, l'industrie et le BTP en perdent. Tel est le premier point de cette note de travail.

Deuxièmement, on connaît l'importance des activités de transport pour compte propre, ou plus largement de logistique. Les statistiques fiscales semblent conforter l'enquête T.R.M. sur cet aspect de la croissance du parc compte propre et donc probablement du trafic et des effectifs occupés.

Troisièmement, l'évolution récente de l'emploi au sein du secteur montre une reprise en 1985, après le tassement de 1983-84, pour les effectifs salariés et non-salariés hors grandes entreprises nationales. Parmi ces dernières, la diminution des effectifs SNCF est très sensible dès 1984-85.

Quatrièmement, parmi les métiers de transports, le nombre d'ouvriers diminue fortement alors qu'augmente la population des employés et du personnel roulant, le nombre de cadres et de techniciens augmentant très lentement.

Dans une cinquième partie enfin, sont analysés les facteurs qui déterminent les perspectives à long terme des emplois liés aux transports.

1. LES TRANSPORTS CREENT DES EMPLOIS ALORS QUE L'AGRICULTURE ET L'INDUSTRIE, LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS EN PERDENT

Le nombre total d'emplois en France culmine en 1980 : en croissance sensible jusqu'en 1973 (+ 1,1% par an), puis à un rythme plus ralenti entre 1973 et 1980 (+0,3% par an), l'emploi intérieur diminue depuis lors de -0,4% par an, soit en moyenne 90 000 emplois en moins chaque année.

Les emplois diminuent dans l'industrie et le BTP à partir de 1974, le rythme des pertes s'accélérant entre 1980 et 1985. Dans l'agriculture, le mouvement de décroissance est beaucoup plus ancien.

L'emploi augmente dans le commerce (jusqu'en 1980), dans les transports et dans l'ensemble des services : services marchands, assurances et organismes financiers, services non marchands.

On voit bien la situation intermédiaire des transports entre les services et les activités productives. Le transport est une activité de service, et à ce titre, elle continue à se développer, et simultanément elle est affectée par la baisse d'activité de certains secteurs : bâtiment et travaux publics, sidérurgie, minerais, charbons et pétrole... cette baisse n'étant que partiellement compensée par le développement des transports de voyageurs et des trafics liés au commerce extérieur.

La croissance annuelle moyenne des effectifs transports est de + 1,5% entre 1959 et 1973, puis elle se ralentit à + 0,4% et + 0,2%. Cette croissance est inférieure, jusqu'en 1973, à celle des trafics, en raison de l'importance des gains de productivité réalisés par tous les modes; avec des matériels plus rapides et de plus grande taille, et tout spécialement dans le ferroviaire avec l'électrification.

L'EMPLOI SELON LES BRANCHES

	1959	1973	1980	1985	59-73	73-80	80-85
Agriculture	4 174	2 324	1 874	1 597	-4,1%	-3%	-3,1%
Industrie	5 676	6 074	5 672	5 028	+0,5%	-1%	-2,4%
Bâtiment, génie civil et agricole	1 504	1 985	1 821	1 524	+2,0	-2,5%	-3,5%
commerces	1 823	2 479	2 639	2 639	+2,2%	+0,9%	0
<u>Transports</u>	683	844	870	878	+1,5%	+0,4%	+0,2%
Services marchands	2 813	3 531	4 500	4 813	+1,6%	+3,5%	+1,4%
Assurances et organismes financiers	232	456	551	593	+4,9%	+2,8%	+1,5%
Services non marchands	1 894	3 612	3 923	4 325	+4,7%	+1,2%	+2%
<u>Population active intérieure occupée</u>	18805	21354	21850	21397	+1,1%	+0,3%	-0,4

Source : Comptes des Transports de la Nation

Ce tableau répartit les emplois par branche. Dans la branche transport, il s'agit, pour l'essentiel, des emplois des entreprises de transport, c'est à dire des transports pour compte d'autrui.

Mais outre ceux-ci, beaucoup d'entreprises industrielles et commerciales, agricoles et de BTP, effectuent du transport pour leur propre compte. Or, cette activité de transport privé est particulièrement importante et représente de très nombreux emplois.

2. LES TRANSPORTS PRIVES ET LA LOGISTIQUE

Il s'agit surtout des transports routiers de marchandises pour compte propre et des services transport des entreprises. Mais cette activité de transport privé recouvre également des transports de personnel, et du transport fluvial et maritime.

Quant aux services transport, ils sont chargés des aspects administratifs, de l'organisation et de la conception des transports proprement dits, mais aussi de l'emballage, de l'entreposage et de la manutention des marchandises. Ils ont de plus en plus le rang d'une direction logistique, dont les préoccupations sont prises en compte depuis le stade de la production jusqu'à celui de la commercialisation.

Mal connue sur le plan statistique, cette activité peut néanmoins être cernée grâce au parc des véhicules routiers. Les transports privés représentent 70% des véhicules de 3 tonnes et plus de charge utile, 324 000 sur un total de 471 000 véhicules, et 54% de leur circulation. Parmi les camionnettes et les petits camions, 95% font du transport privé (plus de 2 500 000 véhicules de moins de 3 t de C.U.). Les transports privés représentent globalement 85% de la circulation des véhicules routiers.

Parmi les conducteurs routiers, 125 à 150 000 d'entre eux travaillent dans les entreprises de transport, et plus de 300 000 dans les autres entreprises.

L'emploi des services transports et des directions logistiques est encore plus mal connu. Néanmoins, une nouvelle nomenclature des métiers donne quelques indications. Le recensement de population de 1982 permet de préciser les effectifs de ces professions liées aux transports (cf. annexe 1) ces chiffres constituant vraisemblablement des minima, certaines personnes pouvant être classées dans des catégories plus générales. 108 000 personnes sont ainsi recensées comme cadres ou responsables dans un service transport ou un entrepôt, et 307 000 personnes comme employées ou ouvriers : le nombre de cadres et de responsables montre l'importance de ces activités, le nombre d'ouvriers et d'employés étant peut être sous-estimé. Ces chiffres recouvrent les transports pour compte propre et pour compte d'autrui.

Ces diverses indications permettent d'estimer les effectifs des services transports et logistiques des entreprises agricoles, industrielles et commerciales à au moins 700 000 personnes, peut être davantage.

Après avoir estimé l'importance des transports privés et des services logistiques, la question qui se pose est de savoir si ces activités se développent chez les industriels, ou bien s'ils ont davantage recours aux professionnels du transport public. En matière de trafic, l'enquête TRM distingue le compte propre du compte d'autrui selon la profession des utilisateurs des véhicules (et non plus celle des propriétaires) avec la difficulté d'opérer cette distinction pour les véhicules de location. Le parc compte propre reste croissant ainsi que sa part de trafic (qui progresse au détriment du compte d'autrui). Ce résultat est surprenant à bien des égards, et notamment dans le contexte économique des dernières années où face à la concurrence, chaque entreprise a plutôt tendance à se concentrer sur son métier.

C'est pourquoi il est intéressant d'examiner une autre source statistique qui renseigne sur le partage compte propre-compte d'autrui. Les statistiques relatives à la taxe à l'essieu, et établies par les Douanes, fournissent un tel renseignement sur le parc des véhicules imposables.

Ce parc compte 238 000 véhicules imposables en 1984, pour l'essentiel des camions à deux essieux de 16 à 19 t ou à 3 essieux de 25 à 26 t, et des ensembles composés d'une semi-remorque à deux essieux attelée à un tracteur à deux essieux (cf. annexe 2). La part du compte propre croît fortement pour les deux catégories de camions, principalement utilisés pour les livraisons au commerce et le BTP) mais reste stable pour les ensembles articulés (davantage utilisés par les transporteurs).

Globalement, la part du compte propre augmente de 57 à 63% entre 1973 et 1984.

Part du compte propre dans le parc des véhicules imposables à la taxe à l'essieu

- en % -

	1973	1984
Total des véhicules imposables	57%	63%
dont :		
. véhicules à deux essieux (16 à 19 t)	67%	76%
. véhicules à trois essieux (25 à 26 t)	64%	74%
. véhicules articulés (T 2 essieux, SR 21 essieux)	36,5%	36;6%
Parc de l'enquête T.R.M.	67%	69%

Ce parc, soumis à la taxe à l'essieu comprend les véhicules spéciaux tels les bennes à ordures ménagères qui sont exclues du champ de l'enquête TRM, et qui contribuent ici à la croissance du compte propre. Par ailleurs, on connaît le problème des véhicules de location qui affectent le partage compte propre-compte d'autrui. Mais pour le parc soumis à la taxe à l'essieu, le parc des véhicules en location est pratiquement stable, alors que le parc des véhicules en propriété du compte propre progresse beaucoup plus que celui du compte d'autrui.

Il ressort de cette analyse des statistiques fiscales, qu'elles semblent confirmer la croissance du parc et des activités de transport pour compte propre qui est dénotée dans les statistiques transports (enquête TRM).

On peut donc supposer que les effectifs liés aux transports pour compte propre, ou travaillant dans les services logistiques des entreprises, ont augmenté pendant les quinze dernières années. Ceci semble confirmé par les demandes d'emplois traitées par l'APEC. En revanche, l'enquête emploi de l'INSEE auprès des ménages dénote un recul entre 1982 et 1985 et hors secteur transport des effectifs de chauffeurs (de 350 000 à 324 000) et d'ouvriers qualifiés de la manutention du magasinage et des transports. En outre, nous verrons ci-après que les effectifs des auxiliaires de transport stagnent malgré une augmentation probable de leur activité permise par des gains de productivité (en liaison avec les procédures douanières automatisées et le développement de l'informatique).

3. DES EVOLUTIONS CONTRASTEES SELON LES MODES ET LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Ces évolutions sur longue période sont bien connues. Nous renvoyons en annexe 3 les résultats des recensements de 1954 à 1982 et des séries statistiques qui nous semblent les plus pertinentes de 1960 à 1982, pour les différents sous secteur au niveau le plus fin de la nomenclature d'activités (NAP 600).

Nous précisons ici les évolutions récentes jusque fin 1985. Ceci conditionne les sources statistiques en distinguant : les grandes entreprises nationales, les effectifs des salariés du transport affiliés à l'UNEDIC, les non-salariés.

L'EMPLOI DANS LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

EFFECTIFS AU 31 DECEMBRE (en milliers)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
S.N.C.F.	319,4	307,1	300,3	293,2	285,8	283,3	286,1	276,6	271,9	265,2	261,2	256,1	251,7	248,6	252,9	251,2	245,8	238,8
R.A.T.P.	38,9	39,5	39,6	38,8	38,1	37,1	36,7	36,9	36,9	37,1	37,4	37,4	37,0	36,9	39,8	40,3	40,4	40,3
AIR FRANCE	20,4	20,8	20,5	22,3	22,9	23,8	24,6	24,5	25,0	25,5	26,2	27,2	27,0	27,4	28,3	28,4	29,1	29,5
AIR INTER	1,7	2,0	2,4	3,1	3,8	4,3	4,3	4,3	4,5	4,7	4,9	5,2	5,4	5,7	6,3	6,8	7,0	7,2
TOTAL	380,4	369,4	362,8	357,4	350,6	348,5	351,7	342,3	338,3	332,5	329,7	325,9	321,1	318,6	327,3	326,7	322,3	315,8

La diminution des effectifs à la SNCF est continue jusqu'en 1981 et après les recrutements de 1982, elle reprend dès 1983 et atteint -7 000 personnes en 1985.

Les effectifs d'Air France progressent, mais à un rythme assez ralenti depuis 1980, alors qu'à Air Inter, ils croissent beaucoup plus fortement malgré la concurrence du T.G.V.

LES SALARIES DU TRANSPORT AFFILIES A L'UNEDIC

Les entreprises publiques ne sont pas affiliées à l'UNEDIC (SNCF, RATP, Air France) ni les ports et aéroports gérés par les Chambres de commerce et d'industrie, ni Aéroport de Paris.

	Effectifs au 31 décembre				
	1981	1982	1983	1984	1985
68. Transports ferroviaires	2 397	2 280	2 189	2 368	2 130
69.1 Transports routiers de marchandises ..	156 657	160 960	163 287	164 235	166 683
69.2 Autres transports terrestres	115 025	118 159	119 837	119 344	120 494
70. Navigation intérieure	2 396	2 307	2 081	2 047	1 761
71. Transports maritimes, navig. côtière ..	25 025	25 124	25 415	23 238	21 215
72. Transports aériens	18 210	19 275	19 602	19 566	20 131
73. Activités annexes des transports et entrepôts	34 134	35 029	35 041	35 456	35 750
74. Auxiliaires de transport (non compris les agences de voyages)...	116 547	117 659	112 091	109 738	109 491
ENSEMBLE	470 391	480 793	479 543	475 992	477 655

Source : UNEDIC

Après le creux de 1975, les effectifs globaux augmentent continuellement jusqu'en 1982. Leur progression est relativement forte en 1982 (+ 10 000 personnes, soit + 2,2%) puis ils diminuent de 5 000 en deux ans, avant de croître à nouveau en 1985 de près de 2 000 salariés.

La diminution de 1983-84 est surtout imputable aux auxiliaires (-8 000 personnes en deux ans) et à un degré moindre aux transports maritimes et à la navigation intérieure.

Ces trois activités perdent des emplois pendant les cinq dernières années alors que les services annexes, les transports routiers de marchandises et les transports routiers et urbains de voyageurs en gagnent.

LES NON SALARIES ET L'EFFECTIF TOTAL DE LA BRANCHE TRANSPORTS

Moyenne annuelle en milliers

	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Salariés	799,8	794,0	790,2	800,4	804,1	803,1	805,6	802,4	817,8	819,5	818,9	811,7
Non salariés	63,8	60,9	58,6	61,3	60,7	62,5	64,5	63,6	62,5	63,6	64,8	66,1
Totaux	863,6	854,9	848,8	861,7	864,8	865,6	870,1	866,0	880,3	883,1	883,7	877,8

Source : Comptes des Transports de la Nation

66 100 personnes sont considérées comme des non-salariés du secteur transport en 1985. Cette population d'artisans et d'employeurs a augmenté pendant les dernières années. Les recensements de 1975 et 1968 l'estimaient à environ 60 000 personnes, alors qu'elle atteignait 48 000 personnes en 1954 et 50 000 en 1962.

Ces artisans ou employeurs se trouvent surtout chez les taxis (24 700 en 1982 selon le recensement) en transport routier de marchandises de zone longue ou de zone courte (27 200), en transport routier de voyageurs (2 600) et parmi les bateliers (2 600).

L'effectif global de la branche transport diminue sensiblement en 1985 (-6 000 personnes) essentiellement du fait de la SNCF. La tendance des dix dernières années est néanmoins à la croissance des effectifs à un rythme ralenti de + 2 000 personnes par an environ, soit + 0,2%.

4. LES METIERS DU TRANSPORT

Le secteur des transports compte une majorité d'ouvriers et de personnels roulants ou navigants : (436 000 en 1985). Les employés et les professions intermédiaires représentent respectivement 167 000 et 120 000 personnes et les cadres 48 000 personnes.

Cette structure est différente de celle de la population active française : il y a beaucoup plus d'ouvriers dans les transports, du fait du nombre de conducteurs et davantage de professions intermédiaires (techniciens, maîtrise), mais relativement moins de cadres, la proportion d'artisans et de chefs d'entreprises étant voisine de la moyenne nationale.

STRUCTURE DE L'EMPLOI PAR PROFESSION EN 1985

	Population active	Secteur transport	
		en milliers	en %
. Agriculteurs	5,7%	-	-
. Artisans, commerçants et chefs d'entreprises	8,0%	62	7,4
. Cadres et professions intellectuelles supérieures	8,9	48	5,8
. Professions intermédiaires	17,4	167	20,0
. Employés	27,1	120	14,4
. Ouvriers (y.c. conducteurs)	31,0	436	52,3
. Chômeurs n'ayant jamais travaillé	2,0	-	-

Source : Enquête emploi de l'INSEE auprès des ménages. Nouvelle nomenclature des professions et catégories socio professionnelles

L'enquête emploi de l'INSEE utilise une nouvelle nomenclature depuis 1982, aussi la répartition des personnes selon ces professions varie très peu entre 1982 et 1985 comme le montre le graphique joint (n°1).

Bien qu'ayant un champ plus restreint, une autre source statistique renseigne sur l'évolution des métiers des transports depuis 1968 : il s'agit de l'enquête structure des emplois gérée par l'INSEE et le Ministère du Travail (1). Ces renseignements sont précisés par l'enquête annuelle d'entreprise, grâce à une nomenclature mieux adaptée aux transports, et bien que son champ soit différent et encore plus restreint (2).

L'enquête de structure des emplois montre (cf. graphique n°2) une croissance importante de la population des employés et personnels roulants (de 42 à 51% entre 1976 et 1983), alors que les effectifs ouvriers diminuent fortement (de 35 à 24%) (diminution à la SNCF, mais aussi en transport routier et pour l'ensemble des activités couvertes par l'E.A.E.). La proportion de techniciens et agents de maîtrise progresse légèrement depuis 1974. De même, les effectifs d'ingénieurs et cadres des transports progressent assez lentement, mais régulièrement. L'enquête annuelle d'entreprise dénote une croissance des effectifs du personnel roulant alors que celle des ouvriers et manutentionnaires diminue (graphique n°3).

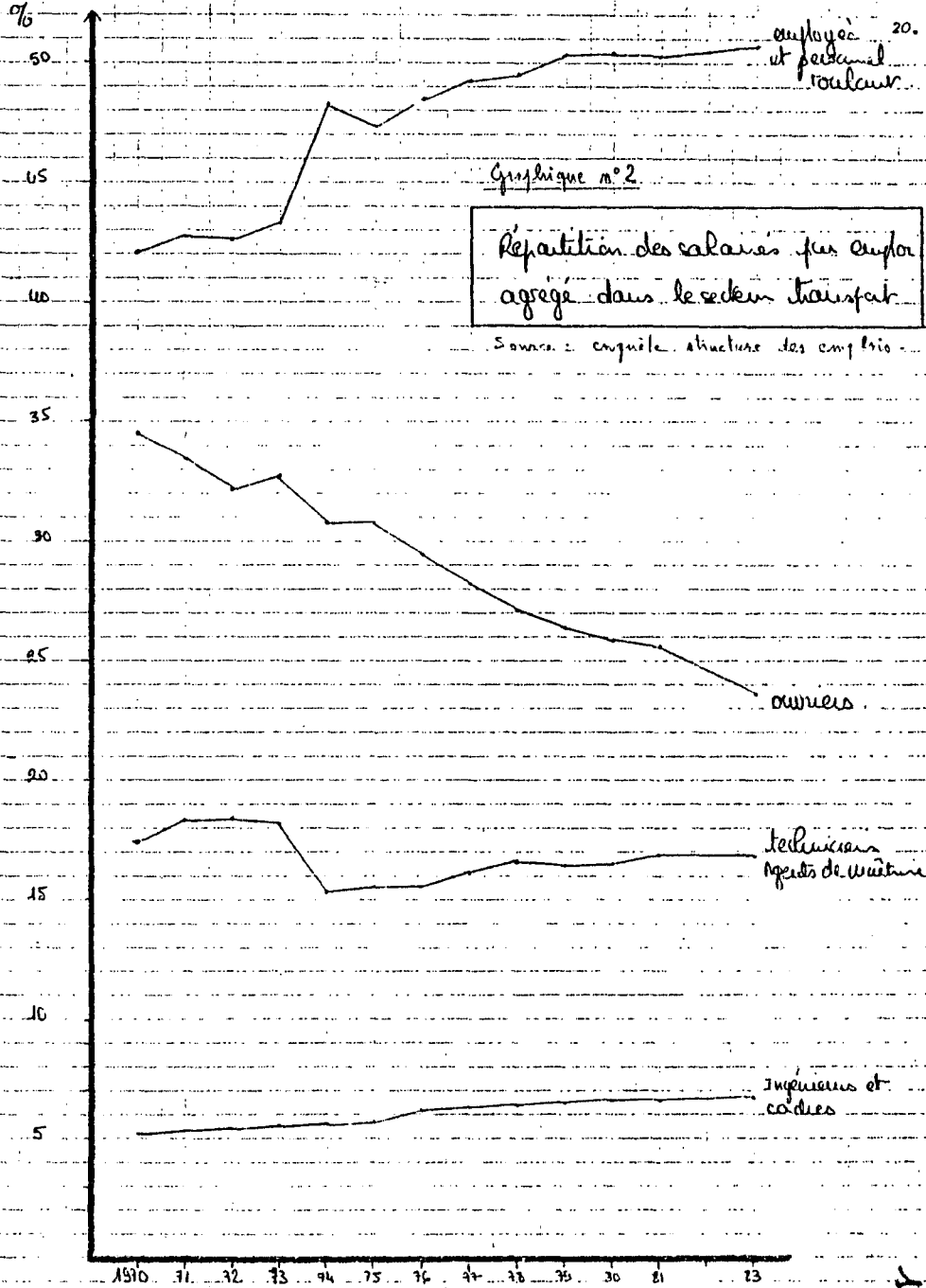
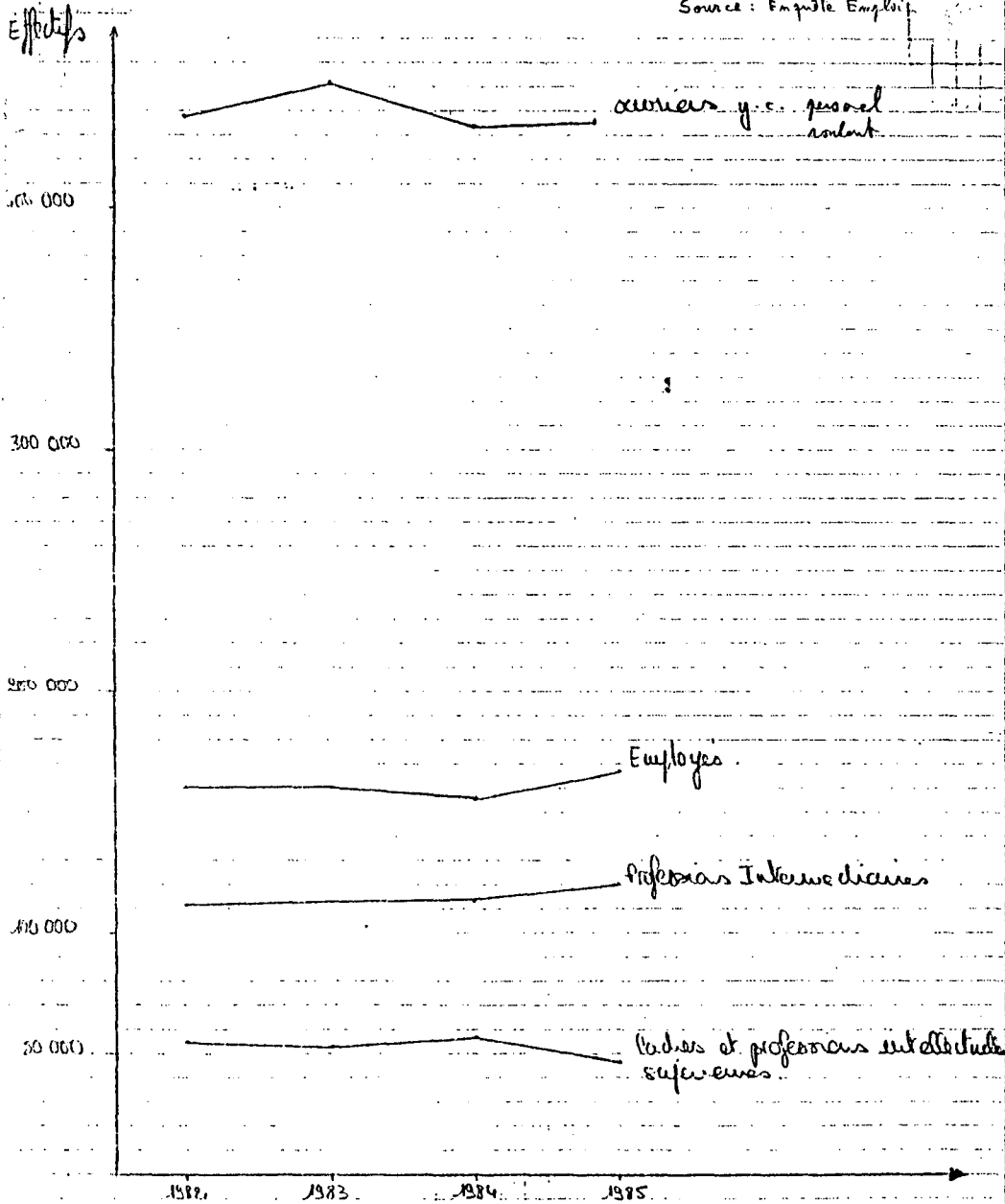
(1) Cette enquête est établie au 31 mars de chaque année auprès des établissements industriels et commerciaux de plus de dix salariés relevant de la loi sur les handicapés. En 1983, elle couvre 582 759 salariés y compris ceux de la SNCF et de la RATP, soit 69% du secteur transport.

(2) Les entreprises artisanales, notamment, sont enquêtées par sondages à partir du fichier SIRENE, mais les entreprises publiques sont exclues de l'E.A.E. Personnel salarié des entreprises couvertes par l'enquête en 1983 : 397 000 personnes.

Graphique n° 1

REPARTITION DES ACTIFS OCCUPES DANS LE SECTEUR TRANSPORT PAR CSP

Source : Enquête Emploi



Graphique n° 2

Repartition des salaires par employeur agrégé dans le secteur transport

Source : enquête structure des emplois

Ces diverses indications sont extraites d'un rapport de stage effectué à l'O.E.S.T. par Nathalie LEBON, étudiante en démographie à l'Université PARIS I.

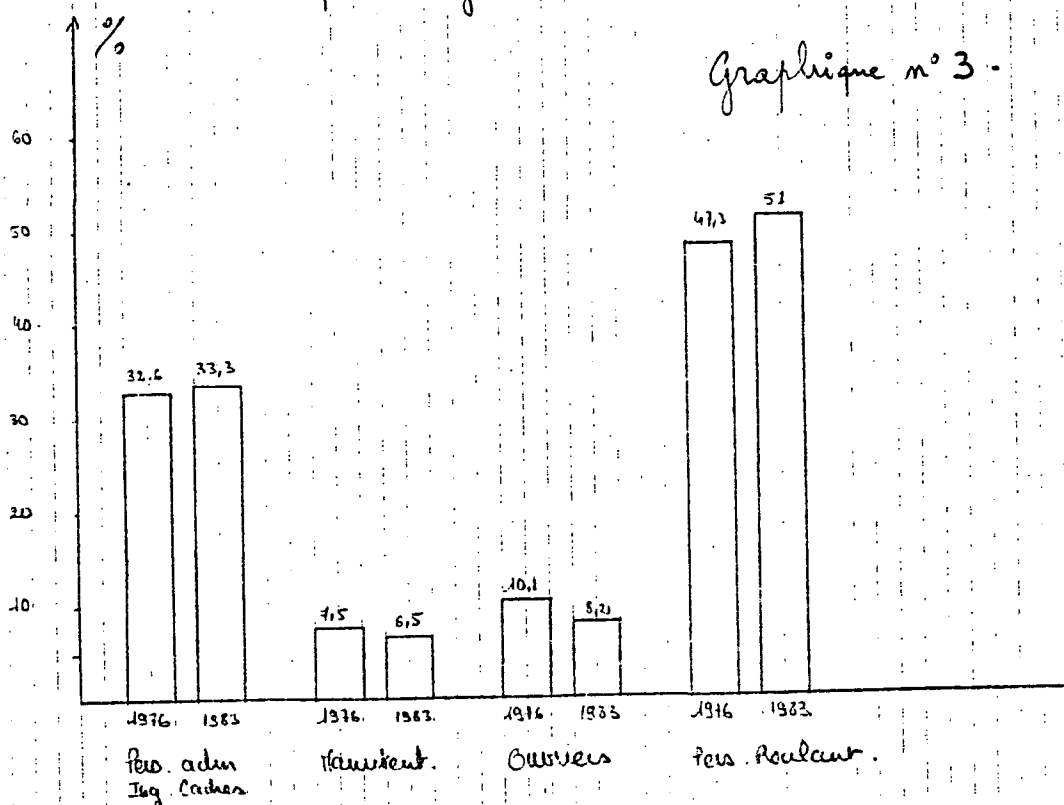
Un dernier point intéressant à signaler est relatif aux emplois de chauffeurs et d'ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports, pour lesquels les effectifs peuvent être ventilés entre le secteur transport et les autres secteurs.

	Secteur transport		Autres secteurs		Total
Chauffeurs					
1982	195 000	36%	350 000	64%	546 000
1985	195 000	38	324 000	62	519 000
Ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports					
1982	108 000	24%	342 000	76%	450 000
1985	89 000	25%	266 000	75%	355 000

Source : Enquête Emploi de l'INSEE auprès des ménages

Pour cette dernière catégorie, la diminution des effectifs en trois ans est tellement importante que l'on peut s'interroger sur sa significativité, comme le montre notamment l'analyse esquissée ci-dessus dans la deuxième partie de cette note.

*Evolution du personnel du secteur transport (toutes activités)
par catégorie E.A.E 1976 - 1983.*



5. LES PERSPECTIVES DANS LE LONG TERME DE L'EMPLOI LIÉ AUX TRANSPORTS

Nous nous bornerons à lister les points qui conditionnent l'évolution des emplois liés au transport :

- a) Le premier paramètre est bien évidemment l'évolution de l'activité du secteur. Les trafics de voyageurs devraient croître à un rythme assez soutenu pour tous les modes (SNCF, aérien, transports urbains et transports par autocars (cf. à titre indicatif, note jointe sur les prévisions de trafic à l'horizon 2 000).

En transport de marchandises, les incertitudes sont beaucoup plus grandes. La poursuite de la baisse des trafics, constatée depuis 1971-80, semble exclue; mais il pourrait y avoir une quasi-stagnation du potentiel mesuré en t-km, ou une croissance de celui-ci à un rythme plus ou moins rapide. En tout état de cause, la t-km n'est plus pertinente depuis quelques années pour mesurer l'activité puisque le potentiel en t-km diminue nettement pendant que les effectifs augmentent (cf.note O.E.S.T.), ce qui est lié à l'évolution des transports de volume, à la qualité de services et aux nouvelles prestations de transport.

- b) L'évolution de la réglementation, tant intérieure que communautaire, aura une grande influence sur le développement de l'activité et des emplois. Ainsi, la réglementation actuelle a contribué au développement de la location de véhicules industriels qui sont employés dans une zone frontière entre le compte propre et le compte d'autrui, et très souvent par des tractionnaires. Sur ce point, la réalité des dernières années est tellement floue qu'elle échappe aux mesures statistiques. Beaucoup d'experts s'accordent néanmoins pour souligner le développement continu du tractionnariat, le même constat étant dressé dans de nombreux pays.

Dans ces conditions, il est difficile de savoir quelle place les tractionnaires et les artisans auront à l'avenir.

L'évolution de la réglementation française pourrait déplacer la zone de partage entre compte propre et compte d'autrui, peut-être en faveur de ce dernier (?), alors qu'inversement la libéralisation du marché européen risque de favoriser le pavillon étranger qui gagne des parts de marché depuis de nombreuses années et qui semble plus compétitif.

Les auxiliaires, et plus précisément les commissionnaires en douane et les transitaires seront affectés par l'allègement ou la disparition à l'intérieur de la C.E.E. de nombreuses formalités, douanières administratives ou réglementaires, indispensables à l'heure actuelle pour les trafics intracommunautaires.

- c) La recherche d'une plus grande rationalisation dans les logistiques d'approvisionnement et de distribution a transformé l'organisation des transports et de la production dans des secteurs tels que l'automobile, l'agroalimentaire et la grande distribution. On retrouve de telles transformations dans certaines entreprises appartenant aux secteurs les plus divers, mais beaucoup reste encore à faire, y compris dans les secteurs les plus avancés de ce point de vue. Les conséquences sur les emplois liés aux transports sont contradictoires. D'une part, l'importance des gains de productivité réalisés tend à faire diminuer les effectifs, mais d'autre part, le champ de l'organisation des transports s'élargit jusqu'au sein des processus de production ou de commercialisation, ce qui a des effets inverses sur l'emploi. A noter que l'on trouve ici l'une des sources des gains de productivité de l'industrie et du commerce, avec des effectifs en diminution ou en stagnation (dans le commerce depuis quelques années). Il est probable que ces phénomènes vont se généraliser et s'amplifier dans les années à venir.
- d) Les gains de productivité dans les transports ont été particulièrement importants jusqu'en 1973 lorsque les trafics augmentaient assez fortement. Depuis lors, ils connaissent une progression plus ralentie, voire imperceptible en transport de marchandise dans la mesure où on sait mal mesurer la production de transport, autrement qu'en t-km. Les facteurs de la productivité sont connus : plus grande taille et plus grande vitesse des matériels, électrification du réseau ferré et entretien moins fréquent des véhicules routiers, mécanisation des opérations de manutention, meilleure organisation des circuits de transport et des entreprises elles-mêmes, développement de l'informatique avec ses conséquences sur les tâches administratives et les flux d'informations.... Là encore les réserves de productivité demeurent importantes, d'autant plus que de nouveaux champs s'ouvrent, comme par exemple l'informatique embarquée à bord des véhicules ou la reconnaissance automatique des paquets ou colis, notamment par lecture optique de codes à barre.
- e) L'évolution des métiers des transports est déjà significative des transformations décrites précédemment avec notamment la diminution des effectifs ouvriers et la croissance du nombre d'employés. On pouvait attendre en revanche pour les emplois de cadres et techniciens une croissance plus importante que celle que constatent les enquêtes.

Ce phénomène devrait néanmoins se produire dans un avenir assez proche comme en témoigne le développement de formations universitaires spécifiques aux transports : I.U.T. et 2ème cycle forment dès maintenant des cadres et des techniciens de transport.

Ce sont néanmoins les effectifs des employés qui vont le plus se développer avec des qualifications croissantes (1).

(1) Ainsi, à titre d'exemple, dans le secteur transport, le personnel qualifié du magasinage et de la manutention augmente de près de 4% par an entre 1976 et 1983, les effectifs d'analyses et de programmes de 8% par an.