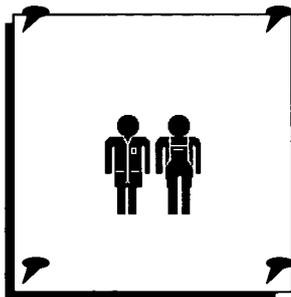


## L'OBSERVATOIRE SOCIAL DANS LES TRANSPORTS

Michel AMAR



**L'OEST met en place, avec le concours de la Direction des Transports Terrestres, un dispositif d'observation sociale sur le transport routier de marchandises. Ce dispositif reposera, en régime de croisière, sur une enquête nouvelle et sur la mobilisation de sources administratives. Il donnera lieu à la publication d'une note trimestrielle de conjoncture et d'un bilan annuel.**

### Le constat

La dimension sociale n'était pas absente des travaux et des préoccupations de l'Observatoire, mais l'essentiel de ses efforts d'investigation statistiques ou économiques était consacré au suivi économique des entreprises, ou à celui de la demande et des trafics. Parmi les travaux antérieurs consacrés à ce thème, réalisés en interne ou confiés à l'extérieur, on peut citer l'enquête de l'INRETS sur les conditions de travail des chauffeurs, menée en 1993, et financée par l'OEST; ses les résultats devraient sortir sous peu. Par ailleurs, le secrétariat de la Commission des Comptes des Transports de la Nation consacre un dossier sur le social dans son rapport annuel.

Mais le rapport de la Commission du Commissariat Général du Plan, présidée par M. Dobias -qui avait travaillé sur "le contenu d'un contrat de progrès liant les aspects social et économique du TRM"- avait insisté fortement sur le besoins des acteurs du TRM en information sociale. La signature, le 23 novembre 1994, d'un accord entre des partenaires patronaux et salariés, amenait l'OEST, à la demande et avec le concours de la DTT, à passer à la vitesse supérieure, et à proposer tout un dispositif nouveau d'observation sociale concentré jusqu'à présent sur le Transport Routier de Marchandises. Ce dispositif a été conçu en coopération avec la DTT, et avec le CNT où cette information a vocation à être discutée, avec les partenaires sociaux auxquels il a été préalablement présenté.

### Une enquête nouvelle

Les points essentiels de l'accord du 23 novembre portent sur la durée de service des chauffeurs 'grands routiers' et sur leurs rémunérations qui incluent les salaires, les primes et les frais de route. Pour débattre de cette question et évaluer, à l'avenir, l'impact de cet accord, il importait de disposer d'informations fiables et régulières sur ces variables. Elles ne pouvaient être fournies par le dispositif statistique existant, car les enquêtes du ministère du Travail étaient inappropriées pour une population aussi ciblée. De plus les indications fournies par cette source avaient, pour ce qui est de la durée du travail un caractère normatif, très éloigné de la réalité. Enfin, les frais de route n'y étaient pas pris en compte.

Une nouvelle enquête s'imposait donc.

Aussi, de manière complémentaire avec l'enquête structurelle de l'INRETS (déjà réalisée en 1975, en 1983 et en 1993) sur les conditions de travail des chauffeurs routiers, l'administration a réalisé, avec le concours d'un consultant, à partir du printemps 1995, une enquête trimestrielle auprès de la même population, sur la durée de service et les rémunérations, frais de route inclus. Il s'agit d'entretiens réalisés par des enquêteurs, de chauffeurs rencontrés dans les Centres Routiers et des restaurants professionnels, répartis sur tout le territoire. Le questionnaire

## SOCIAL

a été conçu pour une durée d'une quinzaine de minutes et est centré sur la durée de service de la semaine précédent l'entretien. L'objectif est d'interroger, chaque semaine, une soixantaine de chauffeurs de zone courte et de zone longue, pour le compte d'autrui exclusivement, pour obtenir 3000 réponses par an. L'enquête commence au début avril et les premiers résultats (en niveau) devraient être disponibles à l'automne. Ce n'est qu'à l'été 1996, lorsque la période d'observation sera suffisamment longue, que pourront être donnés les premières tendances d'évolution de la durée de service.

### **La valorisation de sources administratives.**

Mais la demande d'information allait au-delà des variables salaires et durée, limitées aux seuls chauffeurs. Elle portait aussi sur l'emploi et le marché du travail de toutes les professions. Sur les problèmes d'accidents du travail, dans un secteur qui en terme de taux de risque arrive en deuxième position derrière le BTP, la demande était aussi forte<sup>(1)</sup>.

Or, un recensement des sources disponibles à l'INSEE, au Ministère du Travail, à la CNAM, a montré qu'il y avait là des gisements d'informations précises et de qualité que ces organismes n'exploitaient pas à un niveau fin nécessitant un travail de l'OEST de recherche et d'expertise de ces sources.

Il nous semblait aussi opportun d'articuler ces données sociales avec celles qui relèvent du domaine économique, sur l'activité, la productivité et les performances du secteur notamment l'Enquête Annuelle d'Entreprise.

### **Informations conjoncturelles rapides et analyses structurelles**

A partir de cette information disponible ou potentielle, il y avait une double demande :

- d'une part, apprécier rapidement l'évolution du secteur au regard de la démarche du contrat de progrès,
- d'autre part, rendre compte de la diversité et la complexité de la situation sociale du secteur, en articulant cette réalité avec la dimension économique.

Au premier objectif, correspondra un bulletin trimestriel, du type "Note de Conjoncture des Transports", qui rendra compte en particulier des résultats de la nouvelle enquête et suivra conjoncturellement l'activité et toutes les dimensions sociales. Il visera à rendre compte rapidement et succinctement (4 pages) de l'évolution des principales dimensions du social (niveau de l'emploi, nature des embauches, marché du travail, salaires, durée du travail et sécurité) en alliant présentation graphique et commentaire des dernières évolutions. Il sera conçu comme un produit "grand public". Le premier numéro est prévu pour la fin du mois d'avril 1995.

Pour répondre au deuxième objectif, il faut se livrer à des analyses structurelles plus longues sur des sources plus tardives, mais plus riches (Enquête annuelle d'Entreprise par exemple). On cherchera tout particulièrement à articuler la dimension économique (solde d'exploitation, productivité) avec les dimensions sociales (emploi, qualification, formation, salaires). On rendra compte aussi de la diversité du secteur, de la dispersion des situations. Tous les thèmes devraient y être abordé, emploi et mobilité, formation, rémunérations et qualifications. Les risques face aux accidents du travail, selon les diverses populations, seront analysés. Cela donnera lieu à un Bilan social annuel, dont l'édition 1995 devrait sortir à l'automne.

A ce volet de l'observation sociale au niveau national, on doit ajouter un volet régional, où l'OEST aura un rôle d'animateur, et qui s'articulera autour des DRE et des DRTT, volet qui est dès à présent entré dans une phase expérimentale dans une demi douzaine de régions. ■

(1) Cf. référence du groupe de travail sécurité et prévention des accidents du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises de l'article "Entreprise de transport : Modernisation et sécurité"