

***Évaluation comparative des  
dispositifs régionaux  
d'observation sociale dans le  
transport routier de  
marchandises***

Recherche réalisée par :

Claude VAUCLARE

Décembre 2001

PREDIT

## TABLES DES MATIERES

INTRODUCTION.....	4
<b>CHAPITRE 1 - CONTEXTE GENERAL DE L'OBSERVATION SOCIALE DANS LE TRM .....</b>	<b>6</b>
<b>1. Le rôle du contrat de progrès .....</b>	<b>6</b>
□ La genèse d'une nouvelle politique de modernisation du secteur .....	6
} La mise en application des préconisations du rapport Dobias .....	10
} Les comités régionaux de suivi des accords sociaux .....	12
<b>2. L'observation sociale regionale dans le trm : un positionnement difficile .....</b>	<b>14</b>
} L'Observatoire social des transports (OST) .....	14
} Les observatoires régionaux des transports (ORT) ....	15
} Observatoires ou dispositifs d'observation sociale ? .....	18
} Bilan des trois premières années d'observation sociale en région.....	20
<b>3. Une nouvelle donne pour l'observation sociale regionale ? .....</b>	<b>26</b>
} Le "repositionnement" des DRE .....	26
} Les collaborations entre DRE et DRTT.....	29
} Intermodalité et observation sociale dans le TRM .....	30
<b>4. le devenir des autres dispositifs d'observation sociale .....</b>	<b>31</b>
} L'observation sociale dans le cadre de la branche professionnelle.....	31
<b>CHAPITRE 2 - ÉVALUATION COMPARATIVE DES DISPOSITIFS REGIONAUX D'OBSERVATION SOCIALE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES .....</b>	<b>34</b>
<b>1. Le contexte général des travaux.....</b>	<b>34</b>
<b>2. L'observation sociale en languedoc roussillon.....</b>	<b>34</b>
} Démarrage et fonctionnement actuel de l'observation sociale .....	34
} Des actions d'animation plutôt que des études .....	36
} La relation avec la Commission de suivi .....	36
<b>3. L'observation sociale en Midi-Pyrénées .....</b>	<b>37</b>
<b>4. L'observation sociale dans le nord-pas-de-calais .....</b>	<b>38</b>
} Une observation sociale liée à l'observation économique.....	38
} Une concertation avec les partenaires sociaux dans le cadre du comité de suivi.....	40
<b>5. L'observation sociale en pays de loire .....</b>	<b>41</b>
} Un observatoire social des transports doté d'une charte .....	41
} Les productions régionales en matière d'observation sociale.....	43
} Un partenariat réuni dans le cadre de la Commission de suivi .....	44
<b>6. L'observation sociale en Rhône-Alpes .....</b>	<b>45</b>
} Une observation sociale très développée dans un contexte informel .....	45
} La vision des partenaires sociaux .....	46
} Les productions de l'observation sociale .....	47
<b>7. La lorraine : constituer un partenariat régional.....</b>	<b>51</b>
<b>8. Analyse de la production de l'observation sociale regionale.....</b>	<b>53</b>
} Les tableaux de bord sociaux régionaux.....	53
} Les autres productions des OSRT.....	66
<b>9. L'opinion des partenaires sociaux sur l'observation sociale en région.....</b>	<b>71</b>
} Le contexte de l'enquête.....	72
} Les résultats de l'enquête .....	74
} Commentaires sur les résultats .....	78
<b>10. comparaison avec d'autres dispositifs d'observation régionaux.....</b>	<b>82</b>

} Les OREF-BTP .....	82
} Les observatoires régionaux de la santé .....	83
} La création de l'IAAT en Poitou-Charentes .....	85
} Les apports de ces comparaisons .....	86
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>88</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>91</b>
<b>Annexe 1 - Les productions des démarches d'observation en région</b>	
<b>Annexe 2 - Le questionnaire "partenaires sociaux"</b>	
<b>Annexe 3 - Les sigles utilisés</b>	

## INTRODUCTION

La présente recherche s'inscrit dans la suite de celle menée en 1999 ayant pour titre : "*De l'offre à la demande de production de connaissances sociales dans le TRM : contribution à la définition de systèmes d'observation et de restitution*"<sup>1</sup>.

Cette recherche montre tout d'abord que l'observation sociale dans le transport routier de marchandises (TRM) a une longue histoire. Dès 1934, le rapport "Josse" évoque le problème de l'harmonisation sociale des secteurs du transport routier et ferroviaire et, dès 1938, le Bureau international du travail propose d'instaurer une réglementation internationale des conditions de travail des transporteurs routiers qui inclut des temps de repos. En 1954 apparaît dans le cadre de la comptabilité nationale une nomenclature des métiers tenant compte des fonctions, du statut et de la permanence de l'emploi. Mais, c'est seulement en 1984 que, dans son vingtième rapport, la Commission des comptes de la nation consacre aux données sociales un chapitre à part entière. Parallèlement, est créé à partir de 1976, dans le cadre du Conseil supérieur des transports, ancêtre du CNT, un Comité social des transports terrestres, dont le rapport annuel constitue la première tentative même très imparfaite, de rassemblement de statistiques à caractère social. A la création de l'Observatoire économique et social des transports (OEST) en 1985, la réflexion sur l'observation sociale dans les transports prend un nouvel essor. Et c'est enfin le conflit de 1992 et la constitution de l'observatoire social des transports dans la foulée du rapport Dobias et de la signature du Contrat de progrès<sup>2</sup>.

Après avoir dressé un inventaire complet de toutes les sources mobilisables pour produire des données sociales, la recherche démontre que chaque institution ou structure organise le recueil des données selon une procédure qui lui est propre et traite ces informations en fonction d'objectifs qui sont les siens. Par ailleurs, elle souligne que, plus que la statistique ou que les données sociales produites, ce sont les conclusions qualitatives auxquelles elles conduisent qui sont importantes. La production de données sociales ne saurait donc être séparée des études qui la prolongent en l'exploitant. C'est cette démarche qui englobe la statistique dans un tout articulant le quantitatif, le qualitatif et l'analyse des résultats de ces différentes approches, que l'on nomme l'observation sociale. Or, dans le transport routier de marchandises, comme dans bien d'autres secteurs, cette observation s'est considérablement développée au cours de ces dix dernières années sans que l'on prenne pour

---

<sup>1</sup> - Recherche réalisée en collaboration avec Patrick Hamelin (INRETS) et Georges Ribeill (LATTS/ENPC) pour le PREDIT, rapport final mars 1999.

<sup>2</sup> In : *L'observation sociale dans le TRM : quelles données en réponse à quelle demande ?* Michel Houée, Claude Vaclare, Notes de synthèse du SES, mars-avril 2000.

autant le temps de se demander quel(s) usage(s) les partenaires publics et professionnels ont fait du développement de l'observation sociale nationale et/ou régionale ? Car, comme le fait remarquer Michel Volle : "*la technique est désormais puissante et diversifiée, et la difficulté principale, autrefois située dans la plate-forme informatique, se trouve maintenant dans les usages*"<sup>3</sup>.

L'objet de la présente recherche est donc bien une interrogation sur ces usages mais aussi sur les productions de cette observation sociale dans un contexte sectoriel (le TRM) et géographique (la région) bien précis. Elle vise à répondre, au moins pour partie, aux questions de savoir ce que l'on observe ? pourquoi ? et pour quels usages ? Elle s'est donc essentiellement attachée à :

- recenser et analyser la production des démarches d'observation sociale ainsi qu'à repérer comment s'est opérée – ou non - la mobilisation des partenaires,
- évaluer l'impact de la mise en place de ces dispositifs tant en termes de production de connaissances que de relations entre les différents partenaires.

Le plan du présent rapport s'organise comme suit :

- Le chapitre 1 approfondit le contexte actuel des relations entre le niveau national et le niveau régional autour de la problématique de l'observation sociale,
- Le chapitre 2 rend compte de l'investigation approfondie menée dans les cinq terrains de la recherche : Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées Nord-Pas-de-Calais, Pays de Loire et Rhône-Alpes ; terrains auxquels nous avons ajouté notre expérience récente de création d'un dispositif régional d'observation sociale des transports routiers en Lorraine. Ce chapitre apporte également la possibilité de comparer les dispositifs régionaux transports mis en place en région avec ceux d'autres secteurs.
- La conclusion s'interroge sur le devenir de ces dispositifs d'observation sociale transports en région.

---

<sup>3</sup> - Voir Michel Volle, *Mes priorités actuelles*, sur son site internet : [michel@volle.com](mailto:michel@volle.com)

## CHAPITRE 1 - CONTEXTE GENERAL DE L'OBSERVATION SOCIALE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

L'hypothèse centrale de notre recherche repose sur le postulat selon lequel les observatoires sociaux sont, par définition, au point de rencontre de deux logiques : l'une de la connaissance, l'autre de la mobilisation des partenaires ; ces deux logiques se rejoignant dans l'utilisation faite par les partenaires des données quantitatives et/ou qualitatives produites.

Les paragraphes qui suivent retracent l'histoire de la mise en place des dispositifs d'observation sociale, tant nationaux que régionaux, dans le transport routier de marchandises tant du point de vue de leur production que de leur partenariat.

### 1. LE ROLE DU CONTRAT DE PROGRES DANS LE DEVELOPPEMENT DES DISPOSITIFS D'OBSERVATION SOCIALE

#### 1) *La genèse d'une nouvelle politique de modernisation du secteur*

##### **Le constat : un secteur en difficulté**

Les manifestations de juillet 1992, déclenchées par le permis à points, ont été un révélateur du malaise profond qu'a alors connu le transport routier. La situation financière très tendue dans la majorité des entreprises, conjuguée à l'abolition d'une grande partie du cadre réglementaire (abandon de la Tarification routière obligatoire en 1986...) dans lequel vivait le transport routier de marchandises depuis de longues années, l'afflux de nombreux entrants dans la profession générant une surcapacité attisant la concurrence... ont accentué les comportements de transgression, plus ou moins grave, des entreprises en matière de respect des règles de sécurité et d'emploi s'appliquant à leur personnel : "*fréquemment les limites de vitesse, les temps de conduite et de repos ne sont pas respectés et les véhicules sont en surcharge*" (rapport Dobias sur "*La situation économique et sociale du transport routier de marchandises*"<sup>4</sup>). Face à cette situation, ce rapport propose donc de nouvelles orientations pour le développement du secteur ainsi que la culture des entreprises de transport et des chargeurs et, surtout, il engage :

- L'État : à jouer son rôle de garant de la sécurité routière, à définir les règles du jeu de la concurrence... et à inciter au progrès économique et social.

<sup>4</sup> - *La situation économique et sociale du transport routier de marchandises*, rapport du groupe présidé par Georges Dobias, Directeur général de l'INRETS, Commissariat général du Plan, janvier 1993.

- Les organisations professionnelles : à s'impliquer beaucoup plus qu'elles ne l'ont fait jusqu'alors dans un rôle d'aide aux entreprises qu'elles fédèrent pour favoriser cette évolution. De même pour les syndicats de salariés.

Le constat porte tout autant sur la situation économique du secteur que sur sa situation sociale, au demeurant jugée "malsaine" pour les raisons suivantes :

- L'importance du taux de mobilité traduisant une insatisfaction liées aux conditions de travail.
- La sous-qualification et le sous-encadrement des personnels.
- Le salaire brut moyen le plus bas de tout le secteur des transports pour une durée du travail très élevée.
- L'absence de rémunération des temps autres que la conduite.
- Des temps de conduite trop longs et des temps de repos trop courts.
- Le non-respect des limitations de vitesse...

Le rapport précise que : *"Le constat n'est pas artificiellement noir ; il faut rappeler le développement rapide du transport routier, sa grande souplesse, son rôle fondamental dans l'activité économique du pays, pour regretter que ce développement se fasse de façon aussi précaire et ne permettant pas un progrès social correct et un fonctionnement convenable du marché"*.

Les coûts des mesures préconisées pour assainir le secteur sont décrits comme importants et de deux types, économiques et sociaux, même s'ils sont liés :

- Des coûts économiques qui correspondent à l'augmentation des fonds propres nécessaires pour cette activité et les pertes de capital dues à la sortie des entreprises "hors-règles". S'y ajoutent l'augmentation des charges liées aux modifications des conditions de travail des salariés du secteur en vue de leur rapprochement des autres secteurs économiques.
- Des coûts sociaux qui sont liés aux pertes directes d'emploi dues à la sortie des entreprises "hors règles". Ils peuvent être compensés par les créations d'emplois induites par un meilleur respect des réglementations.

### **Les recommandations pour le court terme**

Nous ne retiendrons ici que les recommandations pour le court terme ayant eu, par la suite, un impact sur la mise en place des dispositifs d'observation sociale.

La première est de "**créer des lieux de rencontre entre professionnels**". Elle s'appuie sur le constat selon lequel, les structures professionnelles, organisées pour être les interlocuteurs des pouvoirs publics nationaux ou communautaires<sup>5</sup>, ne disposent que de faibles moyens de fonctionnement pour assurer des services à leurs mandants. Il semble alors souhaitable d'aider la profession à mieux jouer ce rôle : "*Il faudra pour ce faire prendre en compte la dispersion des entreprises sur le plan local, départemental et régional... Cette démarche doit être aidée par les pouvoirs publics **intellectuellement** (notamment en liaison avec un réseau d'Observatoires régionaux des transports en cours de mise en place dans les DRE, en concertation avec la profession) et **financièrement** dans le cadre des crédits actuels par le moyen de contrats de progrès, mais elle doit être menée à l'initiative des professions, afin de trouver un dialogue réel et local entre les diverses entreprises du secteur en vue de résoudre les problèmes concrets qui se posent. **Cette dernière mesure qui pourrait faire partie d'un contrat de progrès avec les pouvoirs publics peut constituer l'amorce d'une évolution indispensable du transport routier...**"<sup>6</sup>.*

La seconde préconisation est de **faire appliquer les règles d'organisation sociale**. "*Beaucoup d'entreprises de TRM appliquent mal les règlements sociaux de base (délégués syndicaux, CHSCT, etc. et, pour celles qui y sont soumises, la comptabilisation et le paiement des heures supplémentaires). L'action des inspecteurs du travail et de la main d'œuvre des transports devrait être orientée vers un meilleur respect de ces règles. Ce n'est pas uniquement par le biais de sanctions que ce résultat doit être obtenu mais plus par une action d'information et de persuasion....*

Pour le long terme, et toujours dans le domaine social, les recommandations visent à faciliter "*les avancées des partenaires sociaux*" :

- **En matière de qualification professionnelle des chauffeurs** : "Il convient de proposer le relèvement de la qualification exigée des nouveaux conducteurs, en visant à l'augmentation du nombre des CAP, CFP et BEP, voire d'autres formations élémentaires dans le cadre des certificats de qualification professionnelle"...
- **En matière de stabilité dans la profession** : "Nous proposons de définir l'ancienneté dans les métiers de la conduite non plus en référence au seul employeur mais à l'ancienneté d'exercice du métier dans les

---

<sup>5</sup> - Au niveau communautaire existe, entre autres, un Comité paritaire route, créé en 1985, qui assiste la Commission pour l'élaboration et la mise en œuvre de la politique sociale communautaire visant à améliorer et à harmoniser les conditions de vie et de travail dans les transports par route. Parmi ses représentants français figurent pour les employeurs, la FNTR, et pour les salariés, FO, la CGT et la CFDT. Ce comité paritaire existe toujours et est devenue comme les autres comités sectoriels un comité de dialogue social. Cf. *Le dialogue social européen dans le secteur des transports*, Claude VAUCLARE, Mission Europe Équipement/DAEI, 1994.

<sup>6</sup> - In : rapport Dobias, op. cit. p 15.

emplois successifs de conducteur... La convention collective pourrait en discuter.

- **En matière de durée du travail et de dialogue social :**
  - Mettre en place avec l'administration un observatoire plus précis des temps de travail.
  - Poursuivre la prise en compte à 100% de tous les temps dans la définition du temps de travail... et dans la rémunération des salariés.
  - Fixer des objectifs réalistes de diminution progressive de la durée du travail...
  - Définir un mode de calcul praticable du repos compensateur...
  - Améliorer le dialogue social en renforçant le rôle des organisations sociales... en renforçant les moyens des interlocuteurs des deux camps de la négociation de branche...

Le rapport précise également **le rôle que l'État** est amené à jouer dans le cadre de cette nécessaire modernisation du secteur. Il a trois rôles à exercer :

- **Un rôle régalién** : assurer la sécurité en fixant les règles de comportement de tous les usagers de la route et en en contrôlant l'application.
- **Un rôle réglementaire** : fixer les règles sociales d'emploi des personnels et, dans le cadre de l'économie de marché, les règles du jeu de la concurrence et, bien entendu, en contrôler l'application.
- **Un rôle d'incitation** : encourager et favoriser en coopération avec les partenaires sociaux, l'amélioration de la productivité et de la compétitivité et, par là, le progrès économique et social...

En ce qui concerne l'exercice de ses rôles régaliens et réglementaires, le ministère de l'Équipement les exerce depuis longtemps. En revanche, le rôle "d'incitation" est nouveau tant pour la DTT en centrale que pour les DRE en région ; ce qui explique aussi que les démarches d'observation sociale (réussies !) aient aussi souvent été portées par des agents de l'Équipement qui étaient intéressés par ce travail d'animation d'un partenariat.

**Les recommandations en direction de la profession** sont essentiellement tournées vers les employeurs et touchent au domaine économique : observations des marchés, services d'aides à la gestion pour les entreprises, développement de la certification ISO 9002, négociation avec les chargeurs... mais aussi au domaine social : amélioration de la qualification du personnel par la formation, charte du bon conducteur, prévention des accidents. Il lui est aussi recommandé de **coopérer plus activement avec les services de l'État** : *"L'éradication des situations inadmissibles passe nécessairement par une coopération plus active et plus confiante entre les services de l'État et la profession qui doit prendre ses responsabilités au niveau des entreprises..."*.

## } **La mise en application des préconisations du rapport Dobias**

En 1994, la plupart de ces mesures trouveront un écho dans le "Contrat de Progrès", qui fait suite à la publication du rapport Dobias. Ce dernier place le social au cœur du dispositif, *"car il est lié à la sécurité et au souci d'attirer et de maintenir dans la profession des hommes de qualité"*. Il est important de souligner que dans l'esprit du Contrat de Progrès, l'aide de l'État à la modernisation de la profession repose moins sur des moyens coercitifs que sur le recours à des instruments comme ceux qui visent à favoriser la concertation collective. Ainsi, la mise en œuvre de la réduction des temps de travail des conducteurs longue distance, principale proposition du volet social du Contrat de Progrès, repose sur l'engagement ferme des organisations patronales et syndicales de tendre, par étapes, vers des diminutions d'horaire ainsi que sur une transparence des temps consacrés par le transporteur à la réalisation des prestations commandées par le chargeur et des temps passés par le conducteur au service de son employeur. Dans cette nouvelle perspective, L'État contrôleur se double ainsi d'un État animateur.

Dans ce contexte, obtenir des indicateurs nécessaires au suivi du Contrat de Progrès, notamment sur la durée effective du travail et le niveau des rémunérations, devient une nécessité car : *"**Transparence** du débat professionnel, **transparence** du débat public : chacun pourra juger de l'évolution des conditions de travail dans cette branche d'activité. Les chiffres ainsi produits permettront en particulier à la concertation et, le cas échéant, à la négociation sociale de se dérouler dans les meilleures conditions. L'objectif est d'aider à la modernisation d'une profession...<sup>7</sup>".*

Pour ce faire il est indispensable de mettre en place une observation sociale du secteur surtout dans des domaines où les données disponibles font défaut : *"...les données relatives aux temps effectifs de conduite, aux temps effectifs de service, aux rémunérations (niveau et décomposition), aux qualifications et à l'emploi sont nettement insuffisantes. Dans ce domaine, il y a également lieu de coordonner l'observation entre le niveau national et les niveaux régionaux ou inter-régionaux<sup>8</sup>".*

Cette préconisation fait l'objet d'une fiche programme spécifique du Contrat de Progrès (qui en comporte 46 en tout) : la fiche 42, création d'un observatoire social ; fiche sur la base de laquelle s'est donc développée l'observation sociale dans le TRM et que nous reproduisons in-extenso ci-après.

### **FICHE 42 : CREATION D'UN OBSERVATOIRE SOCIAL**

<sup>7</sup> - in – *La conjoncture sociale du transport routier de marchandises*, Bulletin n°1, Observatoire social des transports, juin 1995.

<sup>8</sup> - in : *Contrat de progrès pour le transport routier de marchandises, rapport Dobias*, Commissariat Général au Plan, mars 1994, pp. 10-11.

**Objet de la mesure :** il s'agit d'assurer un suivi précis de l'évolution des conditions sociales des conducteurs du transport routier pour compte d'autrui.

**Description de la mesure :** création conjuguée d'un observatoire national et d'observatoires régionaux :

- . au plan national, l'OEST en liaison étroite avec l'UFT et les organisations syndicales,
- . au plan régional, au niveau des DRE, en liaison avec les partenaires sociaux régionaux.

Le suivi portant en priorité sur :

- . les temps de conduite et d'activité des conducteurs,
  - . la rémunération (niveau-structure) y compris les primes et frais de mission,
  - . les qualifications,
  - . l'emploi,
- ... en distinguant diverses catégories de transports et d'entreprises à partir des observations par enquête sur la base d'échantillons représentatifs.

**Initiative :** Ministère de l'Équipement et des Transports (DTT-IGTMOT).

- . Mode de réalisation : accord avec la profession, prévoyant les conditions de participation et de protection juridique des délégués syndicaux, par analogie du fonctionnement des juridictions prud'homales.
- . Moyens financiers pour le fonctionnement des observatoires, enquêtes et exploitation.

Renforcement des moyens de l'OEST.

Cette fiche n'a pas suscité de remarque particulière de la part des partenaires sociaux qui avaient été invités à faire part de leur réflexion sur l'ensemble des mesures préconisées, si ce n'est celle de la Fédération nationale des chauffeurs routiers (FNCR) : *"D'accord avec la création de tels observatoires à condition que les organisations syndicales y soient représentées, qu'elles y désignent les représentants de leur choix et qu'on leur en donne les moyens financiers et matériels"*.

On notera que le Contrat de Progrès laisse à la DTT et à l'IGTMOT l'initiative de la création de ces observatoires, tout comme il propose une liaison étroite avec l'UFT et les organisations syndicales.

Ces observatoires sont vus par le Contrat de Progrès comme :

- **Des observatoires inter-partenariaux** (représentations de l'État et des partenaires sociaux) et paritaires (les organisations employeurs représentées par l'UFT et les organisations syndicales pour les salariés).
- **La création d'un observatoire national et la création des observatoires régionaux doivent s'articuler.**

- **Les tutelles** – en particulier la Direction des transports terrestres et l'Inspection générale transport de la main d'œuvre et du travail – **doivent être à l'initiative de ces créations.**
- **Ils doivent être dotés de moyens pour fonctionner.**

Cette fiche exprime également la crainte d'un obstacle à la participation des délégués syndicaux dans les observatoires puisqu'elle prévoit leur protection par un dispositif analogue à celui des prud'hommes.

La réalisation de cet objectif de transparence devient à partir de 1995 un accélérateur de la mise en place de nouvelles structures partenariales d'observation sociale dans le TRM. Elle se décline au niveau national, puis, et ce qui est nouveau, au niveau régional. Notons qu'entre temps la profession aura connu bien des débats sur l'opportunité de la mise en œuvre de ces mesures, mais qu'au-delà des divergences internes, ces représentants auront signé deux accords fondamentaux :

- **Le 23 novembre 1994** : un accord sur le temps de service, les repos récupérateurs et la rémunération des personnels de conduite marchandises "grands routiers" ou "longue distance" est signé. Il vise à la prise en compte et à la rémunération de toutes les heures de travail effectuées ainsi qu'à la limitation progressive des temps de service.
- **Le 20 janvier 1995** : un accord instituant une formation minimale obligatoire (FIMO) et une formation continue obligatoire à la sécurité (FCOS) pour les conducteurs salariés des entreprises de TRM conduisant ou appelés à conduire un véhicule de plus de 7.5 tonnes en charge pour la formation initiale et 3.5 tonnes pour la formation continue.

Tous les partenaires sociaux ne sont pas impliqués dans la signature de ces accords, longuement et difficilement négociés. Concernant les syndicats de salariés, seules les branches transport de FO et de la CFDT ont signé le premier. Quant aux représentations employeurs, l'accord de 1994 ne faisait pas forcément l'unanimité parmi leurs adhérents. Ces accords seront néanmoins annexés à la Convention Collective Nationale des transports routiers. Cette remarque permet aussi de comprendre pourquoi ces clivages, entre signataires ou non du contrat de progrès, se retrouveront au sein des Comités de suivi qui seront mis en place.

### } ***Les comités régionaux de suivi des accords sociaux***

A notre connaissance, il n'existe que peu d'écrits et aucun texte (circulaire...) sur la mise en place des premiers comités régionaux de suivi des accords sociaux. Pourtant, mis en place en 1995, ils ont été, dans la plupart des régions, **les points nodaux de la mise en œuvre des dispositifs d'observation sociale dans le TRM.** Notons que, dans ce contexte, c'est bien le niveau régional qui apparaît comme le plus pertinent pour observer l'ensemble de la

démarche de modernisation de la profession du transport de marchandises. Ces comités n'auront d'ailleurs pas d'équivalent au niveau national.

La création de ces comités consacre le principe, clairement énoncé par le Contrat de Progrès (cf. supra), d'une association entre les DRE et les DRTT pour inciter la profession à se moderniser. Dans différentes régions, ces comités se réunissent donc à l'initiative du Directeur régional du travail des transports en concertation avec les divisions transports des DRE. Ils rassemblent, en plus de ces deux représentations des services de l'État en région, les partenaires sociaux signataires – ou non – de l'accord social de 1994.

Conçus initialement comme des structures de débat "informelles", ces comités font rapidement l'expérience de la nécessité de débattre sur des diagnostics plus précis ; diagnostics qui constitueront la matière même de l'observation sociale sur le TRM en région.

C'est donc dans ce contexte que l'observation sociale trouve alors sa place mais aussi ses limites, le bon fonctionnement de ces comités reposant aussi sur :

- une bonne entente des partenaires sociaux entre eux ou tout du moins la possibilité d'entretenir un minimum de dialogue,
- de bons rapports entre les représentants des divisions des transports des DRE et le Directeur régional du travail et des transports.

L'état du dialogue social régional, les relations entre les DRE et les DRTT, voire la personnalité même des différents protagonistes, pèseront donc aussi sur le fonctionnement et la pérennisation de ces dispositifs de concertation. C'est aussi ces paramètres "relationnels" qui expliquent les inégalités de développement des démarches d'observation sociale d'une région à l'autre. L'évaluation des cinq dispositifs régionaux d'observation sociale, objet du chapitre suivant, en porte témoignage.

La circulaire n° 2000-30 du 3 mai 2000 relative à la réduction du temps de travail dans le secteur du TRM recadre les missions de ces comités, en les orientant clairement vers le suivi de la nouvelle réglementation sur les temps de travail.

**Ces commissions régionales de suivi** sont des structures paritaires composées de 18 membres : 9 représentants employeurs, 9 représentants salariés réunis sous la présidence du Directeur Régional du Travail des Transports (DRTT). Afin d'éviter la prolifération des structures de concertation, ces commissions peuvent par ailleurs décider de reprendre les attributions des comités de suivi du Contrat de Progrès, le texte précisant : "*Dans un souci de cohérence, une telle démarche est fortement encouragée et devra être systématiquement proposée par le président de la commission*". C'est, semble-t-il, ce qui s'est passé dans les régions où les comités de suivi avaient fonctionné de manière

satisfaisante tant du point de vue des partenaires sociaux que des DRTT concernées.

## 2. L'OBSERVATION SOCIALE REGIONALE DANS LE TRM : UN POSITIONNEMENT DIFFICILE

Il est impossible de comprendre comment, et sur quels thèmes, s'est développée l'observation sociale en région sans prendre en compte le niveau national mais aussi l'observation économique, car les deux approches – économique et sociale – ont souvent été confondues au sein des mêmes dispositifs.

### } *L'Observatoire social des transports (OST)*

Le premier **dispositif permanent** d'observation sociale a été mis en place en 1995 au sein de l'Observatoire Économique et Social des Transports (OEST). Jusqu'alors, le rapport annuel de la Commission Sociale du Conseil National des Transports (CNT) était la principale source d'informations sociales s'adressant tout autant à l'administration des transports qu'aux partenaires sociaux représentés en son sein.

A la suite du rapport Dobias et de la signature du Contrat de Progrès, l'OEST lance donc, avec le concours de la direction des transports terrestres (DTT), un nouveau dispositif, conçu de manière partenariale (DTT, CNT et partenaires sociaux), dont les missions sont directement orientées vers la production de données statistiques.

Le premier Bilan Social Annuel couvre, de manière rétrospective, une période commençant avec la déréglementation en 1985 et s'achevant avec la reprise de 1994. *"Il analyse les évolutions du secteur en articulant la dimension économique (situation financière des entreprises, évolution des prix, partage des gains de productivité) avec les dimensions sociales (emploi, qualification, formation, salaires)".*

Ce document est élaboré à partir des sources disponibles à l'OEST, à l'INSEE ou à la Caisse nationale d'assurances maladies (CNAM). La durée de travail des conducteurs routiers est appréhendée à partir des résultats de l'enquête INRETS de 1993<sup>9</sup>. Il se décline donc en cinq chapitres, plan qui sera repris pour les bilans suivants, portant sur :

- l'environnement économique,
- l'emploi,
- la durée du travail,
- les salaires,
- les accidents du travail.

Les régions qui, les premières, se lanceront dans des études de faisabilité pour mettre en place des dispositifs d'observation sociale dans le transport routier reprendront ces items (cf. paragraphes suivants).

---

<sup>9</sup> - Enquête de Patrick Hamelin, INRETS 1993.

Pour suivre l'impact de l'application du Contrat de Progrès, et surtout des accords professionnels qui en ont découlé, la DTT demande à l'OEST de réaliser dorénavant une enquête annuelle sur la durée du travail des conducteurs routiers de marchandises et publier un bulletin trimestriel de conjoncture sociale en plus du Bilan social annuel<sup>10</sup>.

Le suivi de la durée du travail des conducteurs est alors, et demeure, ce qui pose le plus de problème tant à l'observation sociale nationale que régionale. Les enquêtes à façon, comme l'enquête de l'INRETS<sup>11</sup>, sont d'importants dispositifs, fiables mais difficilement reproductibles chaque année et dont les résultats ne sont pas disponibles immédiatement en raison même des nombreux traitements qu'ils requièrent. Or, l'objectif était de disposer de données trimestrielles pour suivre l'évolution de la situation. L'OEST a donc commandé un dispositif plus léger de sondage : *"De manière complémentaire avec l'enquête structurelle de l'INRETS réalisée en 1975, 1983 et 1993, sur les conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère des Transports a confié à un institut de sondage (la SOFRES) le soin de réaliser à partir du printemps 1995, une enquête trimestrielle permanente, auprès de la même population, sur la durée du service et les rémunérations. Le public visé est celui des conducteurs d'entreprises françaises du TRM"*<sup>12</sup>.

En dépit des controverses, entre autres méthodologiques, qu'il a pu susciter ce sondage demeure, aujourd'hui encore, la seule source d'informations trimestrielle dont on dispose pour suivre l'évolution de ces deux données sociales fondamentales que sont la durée du travail et les rémunérations. Le dispositif est cependant trop lourd, mais aussi trop cher, pour être décliné au plan régional. Certaines régions tenteront de lancer des appels d'offres pour pallier à cette carence en proposant, entre autres, de recueillir ces données directement auprès des entreprises mais ceux-ci demeureront infructueux...

### } **Les observatoires régionaux des transports (ORT)**

Au niveau régional, l'observation a d'abord été "économique" avant d'être "sociale". Ainsi, deux ans avant la mise en place d'un dispositif au niveau national ont été créés les premiers Observatoires Régionaux des Transports (ORT) conçus pour répondre à un besoin d'informations régionales (rôle de production et rôle de diffusion de l'information) mais aussi pour créer un lieu de rapprochement des acteurs (rôle d'animation) : *"au-delà de leurs missions de base qui concernent la collecte, le traitement et la diffusion de l'information*

<sup>10</sup> - in : *La conjoncture sociale du TRM, bulletin trimestriel n°1 de l'Observatoire social des transports, juin 1995.*

<sup>11</sup> - cf. sur le plan méthodologique le chapitre v de la recherche sur *"La production des données sociales dans le TRM"*, op. cit.

<sup>12</sup> - Cf. Méthodologie de l'enquête confiée à la Sofres, dans le Bilan social annuel du TRM, premiers résultats, SES, mai 1996.

*économique et statistique sur les transports, les ORT participent à la modernisation du secteur en animant le dialogue entre professionnels... "13.*

### **Les objectifs des ORT**

Comme le rappelle la récente étude d'évaluation des observatoires régionaux des transports<sup>14</sup> : *"Le postulat fondateur des ORT est donc une mission de service public d'information économique et statistique qui peut permettre à la fois de répondre à des besoins d'information régionaux (ceux de l'État déconcentré et des collectivités en premier lieu), et de fournir une occasion de concertation entre l'État et les acteurs locaux du transport".*

Contrairement à ce qui s'est passé pour l'observation sociale, l'observation économique en région a été dès le début dotée d'une circulaire (circulaire du 9 novembre 1993) encadrant le dispositif (...) *un observatoire unique des transports par région, (...) avec la mise en place de Comités d'orientation rassemblant les principaux partenaires producteurs (de données) et utilisateurs (...)*. Le terme "observatoire" ne spécifie pas une structure ; il consacre cependant le fait qu'un dispositif d'observation ait été mis en place au niveau régional.

Outre l'encadrement de ces dispositifs par la circulaire du 9 novembre 1993, d'autres textes sont venus préciser l'articulation entre le niveau régional et le niveau national :

- à partir de 1994, est mis en place un "guichet unique" pour assurer un financement coordonné, entre directions d'administration centrale, des études conduites par les DRE dans le cadre ou non des ORT,
- parallèlement, s'organise la fourniture de données statistiques et des dispositions favorisent le fonctionnement en réseau : un bulletin de liaison des ORT mais aussi un coordonnateur national,
- en 1998, une note renforce le souci de cohérence nationale du dispositif.

Les moyens de fonctionnement alloués aux ORT sont : l'affectation de personnel du Ministère (cadre de niveau A) ainsi que des moyens financiers au coup par coup en fonction de leur programme de travail. Par ailleurs, les ORT ont été encouragés à se doter d'une véritable structure juridique (association loi 1901). Malgré cela, les ORT "informels" sont demeurés les plus nombreux (15 sur les 22 régions). Sans aller jusqu'à adopter un cadre associatif pour leur fonctionnement, 8 autres ORT se sont dotés de convention signée entre

---

<sup>13</sup> - *Le développement du réseau des Observatoires Régionaux des Transport*, Erwann Minvielle, OEST, Synthèse, décembre 1995.

<sup>14</sup> - *Étude d'évaluation des actions menées par les observatoires régionaux des transports, et des résultats pour les bénéficiaires*, Évalua pour le SES/DAEI, mai 2001.

partenaires, dont l'État, avec un comité de suivi périodique de cette convention.

### **Les productions des ORT**

Les textes fondateurs de création des ORT leur assignent pour objectif la mise en place d'un **dispositif d'observation régionale du marché des transports pour tous les modes**. Cet objectif satisfait pleinement les partenaires professionnels (transporteurs, chargeurs...) mais, comme le fait remarquer l'étude d'évaluation, il est pour partie en décalage avec la place prééminente tenue par les décideurs publics en région, pour lesquels l'aménagement et les infrastructures sont une préoccupation majeure.

Pour produire leur tableau de bord annuel, les ORT mobilisent les "divisions transports" des DRE afin de rassembler des données statistiques concernant les transports de marchandises régionaux : entreprises, parc, effectifs, trafic... La publication de ces tableaux de bord se double dans la majorité des cas d'un programme d'études, plus ou moins ambitieux selon les régions mais toujours fédérateur, élaboré en concertation avec l'ensemble des partenaires publics et professionnels : observation des flux, inter modalité, relations chargeurs-transporteurs, étude de filière, formation des prix, formation professionnelle et sécurité...

Réalisation de tableaux de bord, programme d'études, mise en place de groupes de travail... Malgré ces activités, parfois importantes dans certaines régions, les ORT rencontrent néanmoins **une limite importante à leur projet initial d'animation du secteur** : l'information statistique disponible ne répond pas à l'exigence de transparence nécessaire à l'accompagnement de la mise en œuvre des accords sociaux. Elle ne parvient pas à dire : Qui applique le Contrat de Progrès et comment ? Si la question est posée par les partenaires professionnels des ORT, (rappelons que seuls les chefs d'entreprise sont représentés), c'est que cette question est devenue un facteur important de la compétitivité du secteur. Les entreprises "vertueuses" appliquant ces accords demeureront-elles compétitives ? Ou les distorsions de concurrence provoquées par la non application de ces mêmes textes leurs seront-elles fatales ?

### **L'articulation entre observation économique et sociale au niveau régional**

Ce détour par l'observation économique régionale, réalisée dans le cadre des ORT, permet de se poser la question : comment s'articulent observation sociale et observation économique au niveau régional ?

L'étude Évalua rappelle que l'observation sociale était hors de son champ d'évaluation car *"la démarche d'observation sociale des transports/observatoires sociaux des transports est pilotée directement par la DTT et non par le SES"*. Elle constate aussi que les points d'articulation entre "OST et ORT" sont multiples :

- *"les crédits OST sont inscrits dans les demandes de financement et les attributions de crédits au titre du "guichet unique" ; l'observation sociale des transports constitue l'un des points de la liste de thèmes proposés par la circulation annuelle aux DRE ;*
- *au sein de la DRE, thématiques sociales et économiques concernant les transports sont souvent associées dans les mêmes services : comme par exemple en Pays de Loire ou en Midi-Pyrénées ;*
- la plupart des problématiques qui motivent les professions du transport ont une dimension sociale évidente, au sens de l'organisation du travail : que ce soient le respect minima d'acheminement, les autres temps de conduite, la promotion du métier... Les ORT ont d'ailleurs été créés dans une période de tension sociale dans le TRM".

La mise en œuvre du dispositif des ORT est donc fortement liée, dans les régions, à l'observation sociale des transports

### } **Observatoires ou dispositifs d'observation sociale ?**

#### **Le développement de l'observation sociale en région**

La mise en place de dispositifs d'observation sociale en région, car, et on y reviendra, le qualificatif d'Observatoires sociaux régionaux des transports (OSRT) est, au démarrage en tous cas, impropre pour qualifier ces démarches, voit le jour sous l'impulsion des Directions Régionales de l'Équipement (dans certaines régions) et conjointement des DRE et des Directions Régionales du Travail des Transports (DRTT) dans d'autres. Cependant, le mouvement général est orchestré par la DTT qui dote les régions de budget pour développer en même temps l'observation économique (ORT) et l'observation sociale.

Une des principales difficultés rencontrées pour écrire l'histoire de l'observation sociale en région tient au fait que, à l'origine pour pratiquement toutes les régions mais aujourd'hui encore pour certaines d'entre elles, cette histoire se confond avec celle de l'observation économique. A preuve, seul le relevé de conclusions des réunions de la DTT concernant l'affectation des crédits aux régions permet de dire que tel ou tel projet pilote a été financé au titre du volet régional de l'observatoire social des transports ou du volet économique.

Le premier de ces relevés est celui du 13/02/1995 ; il est considéré comme le document de référence en la matière. C'est donc fin 1995 - début 1996 que plusieurs démarches d'observation sociale sur les transports – production de travaux et/ou animation - se sont développées de manière concomitante dans plusieurs régions ; les régions sont d'ailleurs laissées libres de leur choix de mettre en place – ou non - de tels dispositifs. C'est par conséquent, à notre avis, un abus de langage que de parler de création d'Observatoire social régional des transports (OSRT) dans ce contexte car on est loin dans ce cas

de ce qui se passe dans d'autres secteurs comme le BTP ou la santé analysés à titre de comparaison dans la présente recherche.

Ce relevé recense les projets qui remontaient des divisions des transports de six DRE (Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, PACA, Pays de Loire et Rhône-Alpes) à la sous-direction de la stratégie et des politiques intermodales de la DTT. Ils étaient, selon les contextes régionaux, l'expression des premiers débats entre partenaires des comités de suivi ou celle des chargés de mission de ces divisions eux-mêmes. Le coût total des actions envisagées pour 1995 était alors de 1,02 MF, les financements allant aussi bien à des dépenses de fonctionnement qu'à des dépenses d'étude. On notera dans le tableau ci-après un projet commun aux régions Pays de Loire et Bretagne qui s'explique par le fait que le Directeur régional du travail des transports (DRTT) est le même pour les deux régions.

Les procédures actuelles de financement n'ont pas changé. C'est toujours la DTT qui octroie aux ORT comme aux "OSRT" des crédits pour réaliser leurs programmes sur la base de fiches descriptives transmises en fin d'année (novembre) pour l'année suivante, les décisions d'affectation des crédits étant prises en février. En ce qui concerne les problématiques sociales, les demandes DRE et DRTT peuvent être communes comme c'est souvent le cas, entre autres, en Rhône-Alpes.

***Les premières actions envisagées dans le cadre de l'observation sociale régionale en 1995***

Région	Projet déposé par la région	Acceptation ou non de la DTT
Languedoc-Roussillon	Un projet complet calé sur l'Observatoire national Une base de données Une structure d'animation Des enquêtes auprès des entreprises	Accord pour la totalité du projet
Midi-Pyrénées	Enquête auprès des entreprises (accidents du travail )	Accord
Nord-Pas-de-Calais	Une base de données Un groupe de travail	Accord pour la totalité du projet
PACA	Du matériel, de la formation, une plaquette d'information, le fonctionnement du comité de suivi	Accord uniquement pour la plaquette et le fonctionnement du comité
Pays de Loire Bretagne	Une base de données Un tableau de bord mensuel Un baromètre mensuel d'opinion des usagers Une rencontre : "emploi/transports" Des besoins en formation initiale Une plate-forme d'animation	Accord pour la totalité du projet
Rhône-Alpes	Une base de données dans le domaine de l'emploi Une aide à l'investissement en matière de contrôle interne du chrono Un outil cartographique des temps d'acheminement	Accord pour la totalité du projet

**Quel(s) contenu(s) pour l'observation sociale régionale ?**

A notre connaissance, il existe peu de travaux synthétiques sur les débuts de cette observation sociale dans les transports en région, si l'on excepte :

- Un premier bilan rétrospectif, et exhaustif, réalisé en 1988 par Jacques Corbet de la Sous-direction du travail et des affaires sociales (STAS/ DTT) qui porte sur l'ensemble des travaux réalisés dans ce contexte.
- Le rapport de l'Inspection générale des ponts et chaussées (IGPC) de mars 2000 qui porte sur une investigation menée dans neuf régions.

### ***Le premier bilan de la DTT en 1998***

Pour la publication de notre article sur "*L'observation sociale dans le transport routier de marchandises : de la production de connaissances à la mobilisation des partenaires*<sup>15</sup>", nous avons fait une exploitation de ce document sous la forme d'une base de données. Ce document qui rassemble 14 fiches thématiques permet donc de disposer d'un état de ce que la DTT, elle-même, considère comme entrant dans le champ de l'observation sociale régionale et qu'elle a, à ce titre, financé en tant que tel. Les travaux des années suivantes n'innoveront pas vraiment quant aux types de prestations ou aux thématiques couvertes. En revanche, les travaux se propageront d'une région à l'autre soit par l'information délivrée par la DTT lors des réunions (semestrielles ?) qu'elle organise avec l'ensemble des responsables "d'observatoires" régionaux, soit par les relations personnelles qu'entretiennent ces derniers entre eux. On notera que, contrairement à ce qui s'est passé pour les ORT, qui ont très rapidement eu un bulletin consacré à leurs travaux<sup>16</sup>, les "OSRT" n'ont jamais eu de bulletin.

### ***)} Bilan des trois premières années d'observation sociale en région***

<b>Intitulé de la fiche</b>	<b>Régions concernées</b>	<b>Type de prestations</b>
<b>Fiche n°1 : mise en place d'un observatoire social régional.</b>	Champagne-Ardenne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Nord-Pas-de-Calais et Basse-Normandie	Pour réaliser ces études de faisabilité, les cinq DRE ont toutes fait appel à des prestataires extérieurs, cabinets privés ou laboratoire universitaire.
<b>Fiche n°2 : enquête d'opinion</b>	Champagne-Ardenne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Pays de Loire	Apparues en 1995 pour les Pays de Loire, les enquêtes d'opinion se sont développées dans d'autres régions (mouvement qui se poursuit encore aujourd'hui). Seul l'ORT Pays de Loire réalise cette prestation en interne, les autres régions l'externalisent.

<sup>15</sup> - in : *Les Observatoires locaux*, numéro 88 de la revue des Annales des ponts et chaussées, décembre 1998.

<sup>16</sup> - *Bulletin de liaison des Observatoires régionaux des transports*. Premier bulletin en 1994 publié par l'OEST. Ce bulletin rassemble les points de vue des correspondants ORT (dont la liste est clairement arrêtée dès le démarrage pour les 22 régions), des synthèses des études régionales et des informations sur la vie des observatoires. Il associe les administrations centrales, les directions régionales de l'équipement et leurs partenaires régionaux. Un animateur national est désigné par l'OEST pour animer le réseau.

<b>Fiche n°3 : indicateurs conjoncturels et tableau de bord</b>	Auvergne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Basse-Normandie, Pays de Loire.	Dès 1998, le tableau de bord est la production la plus répandue (cf. analyse de leur contenu dans le chapitre suivant).
<b>Fiche n°4 : Suivi de l'accord social du 23/11/1994 (temps de service)</b>	Auvergne, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Poitou-Charentes, PACA, Rhône-Alpes	Les productions sont diverses : enquêtes auprès des employeurs et des salariés, actions d'animation, plaquette de vulgarisation, analyse des dossiers d'allégement de charge... Elles peuvent être menées en interne ou externalisées.
<b>Fiche n°5 : Suivi de l'accord social du 20 janvier 1995 (formation)</b>	Midi-Pyrénées, Aquitaine, Champagne-Ardenne, Rhône-Alpes	Cette fiche concerne les travaux réalisés par Ithaque sur le suivi de l'accord social. A l'exception de Midi-Pyrénées qui était une commande régionale, les autres régions n'ont pas été approchées dans le cadre d'une commande régionale mais dans celui d'une commande spécifique de la DTT au niveau national.
<b>Fiche n°6 : Évaluation des dispositifs FIMO-FCOS</b>	Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Pays de Loire	Les prestations concernent des actions d'information sur les dispositifs et des études spécifiques
<b>Fiche n°7 : Formation</b>	Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Pays de Loire, Picardie, Rhône-Alpes	Ces prestations concernent des analyses de besoins de formation, l'évaluation des dispositifs existants, des réflexions engagées dans le cadre de partenariats régionaux, le devenir des formés, l'élaboration d'indicateurs de suivi...
<b>Fiche n°8 : Emploi</b>	Auvergne, Centre, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Midi-Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, Poitou-Charentes, PACA, Rhône-Alpes	Les prestations concernent des études sur l'emploi : difficultés de recrutement, évolution, qualité et emploi, suivi quantitatif... mais aussi la conclusion d'accords spécifiques entre partenaires : charte pour l'emploi, charte pour le travail illégal, contrat d'objectif territorial signé avec les professionnels
<b>Fiche n°9 : congé de fin d'activité (CFA)</b>	Franche-Comté, Basse-Normandie	Bilan des CFA mais aussi effet du CFA sur l'emploi et la formation
<b>Fiche n°10 : Aides aux entreprises</b>	Auvergne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin, Poitou-Charentes, Rhône-Alpes	Les prestations portent sur de l'information sur les aides (guides, plaquettes...) et sur des études : évaluation des effets des dispositifs d'aide
<b>Fiche n°11 : Sécurité et prévention des accidents de travail</b>	Auvergne, Centre, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées,	Ici aussi les prestations portent sur de l'information/animation, l'élaboration d'indicateurs de suivi, mais aussi la signature de

	Nord-Pas-de-Calais, Pays de Loire, Rhône-Alpes	protocole de sécurité.
<b>Fiche n° 12 : Relations chargeurs transporteurs</b>	Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin, Midi-Pyrénées, Pays de Loire, Poitou-charentes, Rhône-Alpes	Information et animation autour des relations chargeurs-transporteurs, recensement des projets pilotes (signature de Charte), étude sur la gestion des temps d'attente.
<b>Fiche n° 13 : Carte des temps minima et SIG</b>	Pays de Loire, Limousin, Rhône-Alpes	Cartes des temps minima, création de systèmes d'information géographique
<b>Fiche n° 14 : Thèmes divers</b>	Pays de Loire,...	Études des suites judiciaires données aux infractions.

*Source : d'après STAS/DT, avril 1998*

Ainsi à la mi-juin 1998, 13 régions avaient mené 120 travaux d'observation sociale. A cette date, ce sont les enquêtes et études concernant les relations avec les chargeurs qui sont les plus nombreuses (16% de l'ensemble des travaux). Puis viennent les guides et publications visant à sensibiliser les entreprises et leurs salariés sur la sécurité et la prévention des accidents (15%). Les études spécifiques portant sur l'emploi représentent 12% et, à parts égales (11%), les enquêtes sur le suivi de l'application des différents accords mis en place à suite du Contrat de Progrès et la formation professionnelle. La constitution d'indicateurs de conjoncture et d'indicateurs sociaux ne représente que 7% de cet ensemble.

L'entretien réalisé en juillet 1998 avec Jacques Corbet<sup>17</sup>, coordinateur des démarches d'observation sociale en région à la DTT, faisait ressortir les points suivants :

- Le Contrat de progrès a été un accélérateur de l'observation sociale en région mais, sans celui-ci, elle se serait néanmoins développée.
- Les "observatoires sociaux" ont été créés en partenariat entre les DRE et les DRTT. Cependant, les productions (essentiellement extérieures) sont financées par des crédits spécifiques délégués par la DTT : 2 MF pour 5 ans dans le cadre d'une enveloppe mise en place spécifiquement pour le Contrat de Progrès sur du titre IV et du titre III)<sup>18</sup>.
- Le binôme DRE et DRTT a globalement bien fonctionné notamment dans le cadre des Comités de suivi des accords sociaux.

<sup>17</sup> - Cet entretien avait été réalisé en prévision de l'article sur l'observation sociale demandé par la revue des Annales des Ponts et Chaussées (op. cit.).

<sup>18</sup> - Cette information demeure à vérifier...

Un bon nombre d'objectifs qui ont présidé à la mise en place de ces démarches d'observation sociale en région sont remplis : la dynamisation du social, le développement des partenariats régionaux, l'instauration de nouveaux types d'échanges entre professionnels et administrations ("*les observatoires sont aussi des fils qui permettent de ne pas rompre*"), un travail qui s'inscrit dans la durée et qui permet à l'administration de savoir comment sont appliquées concrètement les mesures qu'elle prend comme par exemples : les allègements de charges sociales, la mise en place des formations obligatoires...

L'entretien s'est conclu sur un certain nombre d'interrogations :

- Comment généraliser ces dispositifs à l'ensemble des régions ?  
Comment pérenniser ces dispositifs ?
- Comment vaincre certaines réticences culturelles qui en freinent le développement (l'économique et le social compte peu dans la culture "Équipement") ?
- Faut-il élargir le partenariat des "observatoires sociaux" à l'ensemble des acteurs régionaux concernés ?
- Comment mieux articuler le niveau national et le niveau régional ?

### **Le rapport de l'IGPC**

En 1999, l'Inspection Générale des Ponts et Chaussées (IGPC) a été sollicitée par la DTT pour effectuer un "*Bilan après cinq ans des observatoires sociaux régionaux des transports*".

L'introduction à ce rapport rappelle que : "*Les observatoires sociaux régionaux des transports (OSRT) ont été institués en 1994, en application du rapport Dobias. Il s'agissait de suivre sur le terrain la mise en œuvre du contrat de progrès des professions du transport sur route.*" Cette introduction qualifie également les observatoires de "dispositif" comportant quatre volets :

- **1) Une observation de cinq domaines** : la durée du travail, les accidents du travail, la formation, les rémunérations et l'emploi. Un observatoire social des transports, mis en place au niveau national (DAEI/SES), avec des publications régulières, en était chargé.
- **2) Des OSRT**, mis en place par chaque DRE, en liaison avec les DRTT. Cinq régions pilotes ont été choisies : Nord Pas-de-Calais, Pays de Loire, Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon. La mission de ces observatoires est double :
  - *définir les informations nécessaires localement, organiser leur collecte, leur diffusion et leur utilisation : appréciation de la situation locale, compléments régionaux des informations nationales,*
  - *financer et conduire les études souhaitables pour alimenter les discussions entre partenaires sociaux, employeurs et salariés, dans le cadre des comités de suivi des accords sociaux.*

- 3) *La DTT apporte un appui financier aux DRE, sous forme de financements d'études, pour la mise en place et le fonctionnement des OSRT.*
- 4) *Le suivi (principalement échanges d'expériences) est effectué par des réunions trimestrielles régulières des DRE concernées sur l'initiative de la DTT, associant le Services des Études et de la Statistique de la DAEI et l'Inspection Générale du Travail et de la Main d'œuvre des Transports (IGMOT).*

Tel que décrit dans le préambule du rapport de l'IGPC, le dispositif est cohérent et laisse l'impression d'une démarche bien encadrée, suivie de manière homogène dans toutes les régions. Pour avoir "assisté" au début de la mise en place de ces dispositifs d'observation sociale dans plusieurs régions : Midi-Pyrénées (1996), Champagne-Ardenne (1997)... et plus récemment, Lorraine (2000), nous en avons une vision différente : dans bien des cas la démarche a été empirique. Par ailleurs, nous ne pensons pas qu'il y ait eu des régions pilotes nommément désignées. C'est plutôt la conjonction d'un certain nombre de facteurs, entre autres de facteurs humains (cf. chapitre suivant), qui a fait que certaines régions se sont lancées plus rapidement que d'autres dans ces démarches. Par ailleurs, ce même préambule mentionne le fait que si au niveau national les objectifs statistiques de l'observatoire social étaient clairement identifiés, il n'en était pas de même au niveau régional : *"La régionalisation des principales statistiques, notamment sociales, est techniquement difficile, sinon impossible. Les véhicules de transport routiers se déplacent dans toute l'Europe, les entreprises comportent plusieurs établissements, les lieux d'enquêtes sont bien définis (autoroutes, aires de repos et de service...), sans lien avec les frontières régionales"*. Cette analyse appelle, elle aussi, un certain nombre de commentaires :

- En premier lieu, on a effectivement encouragé les régions à produire leurs propres statistiques, mais sans avoir répondu en amont à la question de savoir quelle en serait exactement la "valeur ajoutée" par rapport aux données élaborées au niveau national. Cet encouragement est venu de la DTT mais celle-ci n'a pas mobilisé parallèlement sur ce point l'expertise existant au SES-DAEI. Soulignons cependant que si elle l'avait fait, il n'est pas certain que le SES aurait, alors, réellement encouragé de telles démarches.
- Le second commentaire porte sur les difficultés à produire des données sociales régionales. Il faut ici nuancer le propos. En ce qui concerne les données issues des grandes sources publiques (INSEE, MELT...) ou privées (UNEDIC, ANPE...) et produites en routine, il ne nous semble pas qu'il y ait de difficultés particulières pour les collecter. Plus, bien souvent les données nationales ne sont que l'agrégation des données qui remontent des régions (comme par exemple, l'enquête annuelle d'entreprise). En revanche, en ce qui concerne les enquêtes dites "à façon", dont celles portant sur le temps de travail et la rémunération, il est vrai que *"la recherche de résultats fiables au niveau régional*

*obligerait à une multiplication du nombre d'enquêtes et donc des coûts correspondants".*

Ces deux points seront repris tant dans les analyses de la production des observatoires (cf. chapitre suivant) que dans les préconisations, objet de la conclusion de la présente recherche. Ils méritaient cependant d'être rappelés ici car la mise en place d'un tableau de bord social homogène dans toutes les régions est non seulement possible mais souhaitable, tant en termes d'économie d'échelle que de possible comparaison entre régions.

Le rapport de l'IGPC était attendu tant au niveau national que régional. Entre autres effets :

- Il a définitivement baptisé "OSRT" toutes les démarches d'observation sociale régionale portant sur les transports les distinguant ainsi clairement des ORT.
- Ce faisant, il a également posé, tout aussi clairement, la question du devenir de ces observatoires.

Sur le premier point, cette terminologie ne nous semble pas exempte d'ambiguïté. En effet, elle induit l'idée de dispositifs ayant leur existence propre : *"Là où ils (les OSRT) existent – environ les deux tiers des régions -, leur fonctionnement et leurs résultats sont divers"*. Il nous semble que ces observatoires sont des "forums hybrides", pour reprendre une expression utilisée par Jean-Yves Trépos dans son article sur *"Les observatoires locaux"<sup>19</sup>*. Bien qu'ayant nous même parlé d'observatoire social régional (OSR) dans notre article sur *"L'observation sociale dans les transports"* (op. cit), nous ajoutions que *"la finalité de ces observatoires et leur positionnement institutionnel ne sont pas plus stabilisés que leur pérennité n'est assurée"* et faisons également remarquer : *"qu'en cela, ils s'inscrivent dans la lignée de la plupart des dispositifs d'observation sociale mis en place depuis une quinzaine d'années tant par leurs objectifs que par leur mode de fonctionnement"<sup>20</sup>*.

Notre travail de terrain nous conforte par ailleurs dans cette analyse : peut-on parler d'OSRT en Rhône-Alpes ? en Midi-Pyrénées ? en Languedoc-Roussillon ? en Midi-Pyrénées ? en Pays de Loire ? Si un OSRT est la mise en œuvre d'une démarche d'observation sociale partagée entre plusieurs partenaires – institutionnels et sociaux du TRM, au sein d'un dispositif structurellement ouvert : oui. S'il s'agit d'un dispositif clairement identifié institutionnellement et pérennisé : non. Par ailleurs, il est certain que les OSRT ne sont pas des décentralisations équivalentes entre elles de l'observatoire social national du SES.

---

<sup>19</sup> - in – *"Observatoires locaux : des forums hybrides ?"*, Jean-Yves Trépos, Annales des Ponts et Chaussées, n°88, 1998, pp 12-16.

<sup>20</sup> - cf. *Les observatoires paritaires du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle*, Ithaque pour l'Anact, 1993.

Le rapport de l'IGPC sur les "*Observatoires sociaux régionaux des transports : bilan après cinq ans*" était attendu par les "animateurs" des OSRT. Il leur a été remis au cours d'une réunion organisée par la DTT en mai 2001. Ce rapport est bien évidemment discuté en région et notre enquête<sup>21</sup> nous permet d'avoir un premier aperçu des réactions qu'il a suscité. Le souci de clarification du rôle et de l'organisation des observatoires sociaux tel qu'énoncé dans ce rapport est unanimement partagé<sup>22</sup>. Le scénario du statu quo évoqué dans le rapport ne semble donc pas de mise. Les deux autres scénarios soulèvent de nombreuses questions et les avis sont plus partagés :

- Une organisation complètement indépendante des OSRT par rapport aux ORT pose de nombreuses questions : missions assignées à ces observatoires sociaux, articulation avec les comités de suivi des accords (cf. supra), partage des rôles entre DRTT et DRE..., mais aussi moyens humains et financiers mis en œuvre. Néanmoins en région, la pérennisation du travail entrepris sur "le social" depuis 1995 est un souhait largement partagé par l'ensemble des acteurs : DRE, DRTT... mais aussi partenaires sociaux.
- Une organisation commune intégrée - ORT et OSRT - est perçue comme permettant une approche plus intermodale des problèmes. En revanche, elle semble devoir faire perdre, à plus ou moins brève échéance, une des finalités importantes de l'observation sociale régionale : celle de conforter le dialogue social ; dimension à laquelle sont particulièrement attachés les partenaires sociaux et les DRTT.

### 3. UNE NOUVELLE DONNE POUR L'OBSERVATION SOCIALE REGIONALE ?

#### )} ***Le "repositionnement" des DRE***

**Le débat actuel sur le rôle des DRE dans la conception et la mise en œuvre des politiques de transport doit également être pris en compte pour analyser le positionnement de l'observation sociale en région.**

Ainsi, la circulaire du 31 janvier 2001 relative aux missions des DRE dans la mise en œuvre des politiques du ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement souligne le rôle des DRE en matière de pilotage général et de cohérence des politiques nationales par l'observation, la conduite et la coordination des programmes d'études. Elle précise notamment que leur rôle d'animation socioprofessionnelle du secteur routier doit s'appuyer sur une organisation permettant "une synergie entre suivi économique, observatoire social et contrôle".

<sup>21</sup> - Notre enquête mais aussi des contacts avec des OSRT pour lesquels nous travaillons en tant que prestataires.

<sup>22</sup> - "... Il paraît souhaitable de clarifier le rôle et l'organisation des observatoires sociaux, sur la base d'instructions claires de la DTT, de la DAEI (SES) et de l'IGMOT, précisant les objectifs recherchés et le dispositif précis à mettre en œuvre, prévoyant la répartition des responsabilités, notamment entre DRE et DRTT, et les moyens nécessaires".

C'est dans ce contexte que la sous-direction du Travail et des Affaires sociales de la DTT a été amenée à préciser les conclusions d'une réflexion engagée en son sein et tenant compte du rapport de l'IGPC. Dans cette même note circulaire, un tableau synthétisait les attentes de la DTT **"en ce qui concerne la prise en compte du domaine social des transports par les DRE et les moyens proposés pour y parvenir"**. La DTT précisait : *"La plupart des orientations ainsi dégagées sont d'ores et déjà mises en œuvre dans les DRE et certaines préconisations de cette note n'auront d'intérêt qu'un rappel de l'importance de la prise en compte de l'aspect social dans les transports, dans un environnement économique et de sécurité maîtrisé et comprenant le secteur du transport de marchandises (y compris transports de fonds et déménagement) comme celui du transport de voyageurs"*.

### 1) **Les moyens à mettre en œuvre dans les DRE**

La note rappelle que le postulat de base demeure *"l'identification de la fonction sociale du secteur des transports routiers"* au sein des DRE et apparaît comme la condition indispensable à la prise en compte de cet aspect du transport même s'il reste indissociable de l'économique. Ce point est particulièrement important car l'argument de l'impossibilité de séparer, dans le transport, l'économique du social (et réciproquement) a longtemps été un frein à la mise en place d'une réflexion spécifique sur *"le social"*. A notre avis, cet argument tenait aussi à la difficulté que certains services des DRE avaient à animer un partenariat social compliqué, du fait même de la conflictualité latente régnant dans ce secteur. Rappelons, entre autres exemples, que l'observation sociale s'est développée en région avant l'observation économique mais que les ORT n'associent à leurs travaux que les représentations employeurs. Peut-être peut-on également voir dans cette façon de refuser de dissocier économique et social, le reflet d'une expertise des services de l'État plus développée en matière économique que sociale ? Identifier en tant que telle la fonction "observation sociale du secteur des transports routiers" revient donc aussi à bousculer une culture bien ancrée au sein du ministère que ce soit en centrale ou dans les DRE ; culture qui repose également davantage sur des fonctions traditionnelles de contrôle que de conseil.

Pour renforcer cette identification, la DTT souhaite que l'observation sociale soit "incarnée" par un interlocuteur "social transport" désigné pour les relations avec les partenaires professionnels. Les tâches incombant à cet agent sont alors énumérées :

- 1°) L'organisation, **en relation avec** le Directeur Régional du Travail des Transports, de la concertation avec les partenaires sociaux (notamment à travers la commission de suivi régionale de l'application du décret du 27 janvier 2000 prévue par la circulaire du 3 mai 2000).

- 2°) La préparation, la réalisation, le suivi, la diffusion, l'exploitation des études sur des thèmes sociaux.
- 3°) La réalisation d'un tableau de bord social en concertation avec les partenaires concernés.
- 4°) Le cas échéant, la réalisation, le suivi, l'accompagnement d'actions spécifiques : forum métier, réalisation de plaquettes.

Le premier point sera développé dans le paragraphe suivant. En ce qui concerne les autres, ils induisent pour les DRE un accroissement de leur capacité interne d'expertise et/ou d'assistance à la maîtrise d'ouvrage car, pour beaucoup d'entre eux, les travaux mentionnés ci-dessus sont confiés à des prestataires extérieurs. De plus, en matière d'observation sociale dans les transports, le chapitre suivant montre que les compétences disponibles en interne sont relativement hétérogènes d'une région à une autre. Ce constat, partagé par la DTT, amène cette dernière à proposer un renforcement de l'appui méthodologique par l'organisation :

- de rencontres nationales à raison de trois par an,
- de formations : à l'occasion de nouvelle réglementation et/ou dans le cadre des prises de poste des agents nouvellement en charge de cette mission "d'observation sociale" en DRE.

Un appui méthodologique plus général pourrait être organisé après la définition concertée des besoins des DRE en la matière. Dans le même ordre d'idée, la note de la DTT mentionne la collaboration d'ores et déjà engagée avec le SES de la DAEI sur la définition d'éléments communs à l'ensemble des tableaux de bord régionaux : identification des sources disponibles, utilisation...

La capitalisation des travaux déjà réalisés dans le domaine social et la mise en ligne d'une rubrique spécifique (sur l'intranet du ministère ?) sont également évoqués.

Pour conclure cette note, le Directeur des transports terrestres demande à chaque DRE de lui faire connaître (avant le 30 septembre 2001), l'organisation mise en place "*pour assurer la mission d'observation sociale du secteur des transports routiers en précisant le nom de la personne responsable de cette mission, sa place dans l'organigramme de la DRE ainsi qu'une description sommaire des actions réalisées ou en projet dans ce domaine*".

On notera que cette note de mai 2001 évoque une mission d'observation sociale du secteur des transports routiers mais qu'à aucun moment elle ne reprend la terminologie d'Observatoire Social Régional des Transports (OSRT). Si l'on considère qu'il s'agit d'une réponse de la DTT à la nécessité de "*clarifier le rôle et l'organisation des observatoires sociaux sur la base d'une instruction claire de la DTT, de la DAEI (SES) et de l'IGTMOT...*" souhaitée par le rapport de l'IGPC, on peut donc dire que les choix se sont opérés dans cette

note qui rompt avec le statu quo en donnant des instructions claires sur un certain nombre de points :

- elle organise l'observation sociale de façon complètement indépendante des observatoires économiques,
- elle consacre le principe d'un agent en DRE ayant pour mission (entre autres) d'être l'interlocuteur social transport des partenaires sociaux,
- elle renforce le rôle d'appui méthodologique de la centrale (DTT, DAEI/SES),
- elle précise que la concertation avec les partenaires sociaux sera organisée en collaboration avec les DRTT dans le cadre des comités de suivi.

### } ***Les collaborations entre DRE et DRTT***

C'est ce dernier point qui a soulevé le plus de polémiques en région car, telles que formulées, les orientations de cette note (présentées au cours d'une réunion des "observatoires sociaux" qui s'est tenue à Lyon en mai 2001) ont été perçues, entre autres par les DRTT, comme **une réappropriation du social** par les DRE voulue par la DTT ; "réappropriation" ne prenant pas vraiment en compte le rôle joué par les comités de suivi depuis leur création.

Ces orientations sont venues également percuter la réflexion commune du Club des DRE et du Club des DRTT engagée depuis plusieurs mois sur la question de la régulation de la politique des transports en région. Cette réflexion avait en effet abouti à la définition d'engagements réciproques de coopération entre DRE et DRTT parmi lesquels figuraient en bonne place les observatoires sociaux des transports ; ces engagements devant déboucher sur la signature de convention de partenariat.

De fait, et jusqu'à ce jour, l'organisation de la concertation avec les partenaires sociaux était clairement le fait du DRTT qui y associait les représentants des DRE, en général les responsables des services des transports et les chargés de mission en charge des ORT et des démarches d'observation sociale en cours.

Ainsi, si l'on se réfère aux résultats des travaux conjoints des deux Clubs (op. cit.) publiés dans une note intitulée *Pour une nouvelle régulation de la politique des transports en région (mars 2001)*, l'articulation de l'observatoire social des transports et du Comité de suivi régional des accords sociaux du transport routier était mentionnée au titre "des pratiques innovantes de collaboration" entre DRE et DRTT ; la généralisation de ces pratiques étant envisagée dans le cadre d'un plan d'actions de coopération établi dans chaque région. Ce plan d'actions de coopération devant comprendre a minima :

- l'organisation de contrôles conjoints dans les entreprises de transport,
- des formations croisées,
- des actions conjointes de communication,
- la mise en commun des informations notamment à travers l'accès à GRECO (fichiers des transporteurs) des équipes de l'ITT,
- l'examen, là où ce n'est pas encore fait, des possibilités physiques de regroupement dans les mêmes locaux,
- la tenue de réunions de travail régulières.

Les travaux des deux clubs précisaient également que le renforcement de cette collaboration *"fait l'objet d'attentes fortes des partenaires sociaux, notamment en termes d'aide à la négociation. Cependant, ces derniers ont perçu positivement, notamment en transport routier, les changements majeurs intervenus au sein de nos services respectifs depuis la mise en œuvre du contrat de progrès, largement confirmés avec l'application de la loi Gayssot et ses textes d'application. Ces changements doivent maintenant être définitivement confortés"*. Ce même texte rappelait également, que le rôle régulateur des services de l'État pour le transport routier repose sur deux corps de contrôle (contrôleurs des transports terrestres et inspecteurs et contrôleurs du travail des transports). Cette régulation repose donc sur *"un système de contrôle/sanction redouté des professionnels mais aussi sur un système d'observation sociale, pour l'instant formalisé uniquement dans le cadre des commissions de suivi régionales, dont la négociation d'entreprise et la négociation de branche ont grandement besoin, ainsi que sur un système de médiation sociale mis en œuvre par l'inspection du travail tout au long des nombreux conflits... dans les entreprises de transport routier, mais aussi urbain ou aérien"*. Cet extrait montre donc bien que les finalités mêmes de l'observation sociale sont d'aider à la négociation d'entreprises ou de branches et réaffirme également que la culture de la médiation sociale est du côté de l'inspection du travail.

Pour conforter ces analyses, les représentants des services de l'État en Région (DRE et DRTT) membres de ces deux clubs de réflexion sollicitaient du ministère la possibilité de formaliser au sein de chaque région dans un document conventionnel les engagements réciproques déjà existants et ceux qu'ils s'engagent à prendre... en vue d'opérer *"un rapprochement institutionnel des services, gage d'une collaboration plus étroite, plus confiante et plus pérenne"*.

### } **Intermodalité et observation sociale dans le TRM**

Le renforcement du rôle des DRE dans la définition des politiques des transports s'appuie, entre autres, sur le développement d'une politique de rééquilibrage modal des transports. L'intermodalité sera donc au cœur même de nombreux travaux d'études et d'observation dans les années à venir. Dès leur création, les ORT ont engagé une démarche intermodale en matière d'observation économique des transports. En revanche, cette approche

intermodale pose davantage de problèmes en ce qui concerne l'observation sociale.

Le rôle d'une structure paritaire telle que la commission régionale de suivi est, comme nous l'avons vu précédemment, très important en matière d'observation sociale. Or, ce paritarisme est encadré par une politique contractuelle qui a pour fondement la convention collective des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Ainsi, la Convention Collective Nationale (CCN) s'applique aux entreprises ayant des codes NAF précis qui correspondent aux transports routiers de marchandises, de voyageurs (pour une partie seulement de ce secteur), au déménagement, aux ambulanciers, aux transporteurs de fonds... mais en aucun cas aux autres modes de transport. Le développement d'une observation sociale intermodale semble donc dans ce contexte difficile à envisager sauf aux risques d'en restreindre un des principaux objectifs : l'amélioration du dialogue social entre les différents partenaires du TRM.

#### **4. LE DEVENIR DES AUTRES DISPOSITIFS D'OBSERVATION SOCIALE**

En plus de l'observatoire social des transports routiers du SES/DAEI évoqué précédemment, deux autres dispositifs nationaux perdurent : l'un concerne la branche professionnelle des transports routiers, l'autre est celui du Conseil national des transports. On notera que ces deux dispositifs sont antérieurs à l'observation sociale mise en place à la suite du Contrat de progrès et que leur production comme le partenariat recoupe bien souvent celui des "OSRT".

##### **) *L'observation sociale dans le cadre de la branche professionnelle***

Le premier tableau de bord social annuel "*Estimations (année x) et prévisions (année x+1) en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises*", élaboré sous l'égide de la Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des Transports Routiers et des Activités Auxiliaires du Transport (CPNEF), date de 1990. Il est la concrétisation de l'une des recommandations du Contrat d'Études Prévisionnelles (CEP) sur les transports routiers de marchandises.

Il est élaboré à partir des "*statistiques annuelles émanant de l'UNEDIC, de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie et du Ministère chargé des transports*", et complété par une enquête réalisée spécifiquement dans les régions par les Conseillers à l'Emploi et en Formation (CEF) du département Emploi-Formation-Qualification de l'AFT. Cette enquête a pour objectif "*de permettre une meilleure approche des spécificités des effectifs de la Profession*".

Le tableau de bord national est la synthèse des "Tableaux de bord régionaux de l'emploi et de la formation professionnelle (TBFE)" dont l'objectif général est de doter la profession "*d'un outil de connaissance, de dialogue et d'action propre à chaque région concernée en matière d'emploi, de qualification et de la formation*".

L'apport spécifique de ces tableaux de bord repose sur :

- la répartition des salariés par famille professionnelle : direction, gestion, ventes/achats, exploitation, manutention/magasinage, conduite, maintenance et famille "interprofessionnelle".
- l'estimation qui est faite par enquête directe d'un certain nombre d'indicateurs concernant la position des salariés : types de contrat (CDI, CDD, etc.), niveau de formation, taux de rotation (dont départs et motifs), contrats aidés, répartition cadres; agents de maîtrise, employés et ouvriers par famille professionnelle.

### **L'Observatoire des conditions économiques et sociales des transports du CNT.**

En ce qui concerne plus spécifiquement le CNT, le décret du 4/08/1999 réaffirme que *"les réflexions de l'Observatoire sont encadrées par un audit permanent destiné à apprécier la satisfaction des besoins des acteurs des transports"*. Pour le TRM, les acteurs des transports s'expriment dans le cadre du *"Comité d'analyse et de réflexions économiques et sociales du TRM" (CARESTRM)*. Le CNT produit toujours par ailleurs son rapport social annuel. Celui-ci porte sur tous les modes de transport, comporte une partie quantitative et une seconde partie consacrée à l'examen plus approfondi de certaines questions transversales à tous les modes. Ainsi dans le rapport 1999, publié en 2000, trois thèmes sont abordés : l'emploi des femmes et l'emploi des travailleurs handicapés dans les transports, le troisième thème étant celui de l'impact de la délocalisation des entreprises sur l'emploi et les contrats de travail.

### **La relance des Conseils Régionaux des Transports**

Ce même décret de 1999 entend par ailleurs redonner un rôle important aux Conseils Régionaux des Transports (CRT), déclinaisons régionales du CNT. La composition des CRT est analogue à celle du CNT au niveau national et, comme lui, ils sont intermodaux. La clarification et la simplification de l'exercice de leurs missions semblent cependant un préalable à l'amélioration de leur fonctionnement.

La "relance" des CRT est également à prendre en compte dans notre recherche. En effet, plusieurs enquêtes de terrain nous ont montré que **les structures régionales d'observation et de concertation s'étaient multipliées ces dernières années**. Ainsi, et pour ne parler que des partenaires sociaux, les représentants régionaux des employeurs et des salariés du TRM peuvent être amenés à participer aux travaux des instances suivantes :

- l'observatoire régional des transports (ORT) employeurs seulement,
- la commission de suivi des accords sociaux
- la commission de sanction administrative (CSA)
- le comité régional des transports (CRT)

La prolifération, réelle pour certaines régions, ou envisagée pour d'autres, des dispositifs d'observation sociale dans le transport pose donc de vrais problèmes tant de lisibilité sur leurs attributions respectives que de disponibilité pour les partenaires qu'ils mobilisent.

## CHAPITRE 2 - ÉVALUATION COMPARATIVE DES DISPOSITIFS REGIONAUX D'OBSERVATION SOCIALE DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

### 1. LE CONTEXTE GENERAL DES TRAVAUX

Pour évaluer comparativement les dispositifs régionaux d'observation sociale dans les cinq régions retenues – Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Nord Pas-de-Calais, Pays de Loire et Rhône-Alpes, nous avons procédé à :

- **Une analyse de l'intégralité des documents rassemblés** par la sous-direction du Travail et des Affaires sociales de la DTT depuis 1995. On trouvera en annexe un tableau synoptique présentant cette production par région. Ce tableau peut aussi servir de point de départ à la constitution d'une base de données sur l'ensemble des travaux d'observation sociale réalisés en région.
- **Une analyse approfondie du contenu des tableaux de bord sociaux** élaborés par ces régions. Il pourrait être tenu compte de ce travail pour élaborer un modèle standard de tableau de bord.
- **Une série d'entretiens directs** avec les responsables de ces démarches dans les DRE, les DRTT et certains partenaires sociaux des commissions de suivi.
- **Une enquête par courrier auprès de l'ensemble des partenaires sociaux de trois commissions de suivi.** Ce questionnaire pourrait être utilisé pour élargir l'enquête auprès des partenaires sociaux des autres régions.

Par ailleurs, nous nous sommes appuyés sur notre propre expérience de la mise en place de ce type de démarche en Champagne-Ardenne, Midi-Pyrénées, Basse-Normandie et Lorraine ainsi que sur la documentation collectée dans ce contexte.

Les paragraphes ci-après présentent tout d'abord le contexte de la création et le fonctionnement actuel de l'observation sociale dans les cinq régions ainsi qu'une analyse comparative du contenu de leurs travaux. Les résultats de l'enquête réalisée auprès des partenaires sociaux des observatoires sont présentés à la fin de ce chapitre.

### 2. L'OBSERVATION SOCIALE EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

#### *Demarrage et fonctionnement actuel de l'observation sociale*

C'est au Service des professionnels des transports routiers de la DRE Languedoc-Roussillon que l'animation de la démarche d'observation sociale a été confiée. A notre connaissance, ce service n'a pas d'équivalent dans d'autres DRE mais il préfigure peut-être ce que la DTT évoquait dans sa note

de mai 2001 (cf. chapitre précédent) : une sorte de guichet social unique en DRE s'occupant à la fois des contrôles, de la gestion administrative des aides mais aussi de l'animation et de l'accompagnement du secteur avec, pour cette partie, un interlocuteur unique et bien identifié.

Dès 1995, ce service a donc réuni un Comité d'animation de l'observation sociale (1995) et s'est engagé, en concertation avec celui-ci, dans la maîtrise d'ouvrage d'une "*Modélisation d'un Observatoire Social des Transports Routiers*". La maîtrise d'œuvre en a été confiée au Laboratoire d'Économétrie de l'Université de Montpellier.

Cet observatoire régional a été envisagé comme une **réplique régionale, et aménagée, de celui piloté au niveau national par l'OEST**. Les finalités qui lui étaient assignées sont les suivantes :

- "*contribuer à l'amélioration du dialogue entre partenaires sociaux et à une meilleure définition des politiques de gestion par la collecte d'informations statistiques fiables,*
- *permettre à tous les acteurs de ce secteur d'activités (le TRM) d'avoir une source d'informations interrogeable à distance, rapide et fiable, lui permettant de l'aider dans sa prise de décision et de mesurer les répercussions de la politique des transports*".

L'étude de faisabilité mentionnait déjà que "*la réussite d'un tel projet est dépendante d'une étroite collaboration entre les différents partenaires, ce qui implique que chacun d'entre eux trouve, dans cet observatoire, un intérêt*".

Cependant, le rendu de l'étude qui en a résulté était très théorique et n'a été que peu repris pour mettre en place, de manière beaucoup plus pragmatique, un rapport annuel sur "*la conjoncture sociale du TRM*". La réalisation de ce tableau de bord, confiée au laboratoire d'économétrie de l'Université de Montpellier, offre en Languedoc-Roussillon la particularité de reposer sur une convention signée, en bonne et due forme, entre la DRE et la DRTT et les autres partenaires publics producteurs de données sociales, entre autres : la DRTEFP, l'ANPE et la CRAM. Par cette convention, les organismes signataires (dont l'INSEE ne fait pas partie) détenteurs de données s'engagent à transmettre à titre gratuit les informations les plus récentes dont ils disposent sur le secteur du transport à l'organisme qui réalise ce tableau de bord. On notera que ces organismes produisent et transmettent essentiellement des données concernant l'emploi, le chômage et les accidents du travail.

Outre la réalisation de ce tableau de bord annuel, deux autres études ont été réalisées :

- En 1996, une enquête auprès des conducteurs "grands routiers" pour recueillir leur témoignage sur l'application des accords sociaux (enquête réalisée par l'Université de Montpellier).

- En 1998, quatre monographies d'entreprise portant sur les données quantitatives disponibles et les surcoûts constatés et attribués au Contrat de Progrès (étude réalisée par un cabinet privé).

### } ***Des actions d'animation plutôt que des études***

D'une manière générale, on peut dire que l'observation sociale en Languedoc Roussillon s'est plus clairement tournée vers des actions d'animation du secteur en partenariat, entre autres, avec les entreprises régionales que vers des travaux d'étude.

A titre d'exemple, en 1997 la DRE en partenariat avec la CCI de Béziers et les organisations professionnelles (FNTR, UNOSTRA, GNTC et CLTI) a organisé une journée de sensibilisation au secteur des transports routiers de marchandises : "*Transports : la route du progrès*". Le public visé était alors tout autant les clients des entreprises de transport que les jeunes à la recherche d'un emploi.

L'action menée actuellement pour recruter des jeunes dans le secteur à partir d'une méthode dite des "habiletés" est une autre illustration du type de démarche d'animation et d'accompagnement du secteur entrepris par la DRE. La mise en place de cette méthode repose sur :

- 1°) Le double constat d'un déficit de main d'œuvre dans le secteur des transports et du fort taux de chômage que connaissent les départements de la région et tout particulièrement l'Hérault.
- 2°) Une méthodologie déjà développée dans l'automobile par l'ANPE, soit un recrutement qui part des besoins réels définis par les entreprises et la mise en place de tests étalonnés par la profession autour de trois habiletés repères qui constituent des préalables au recrutement des futurs conducteurs.

Une quinzaine d'entreprises de transports de l'Hérault se sont d'ores et déjà engagées dans cette démarche en signant une convention.

Le Languedoc-Roussillon constitue donc un cas un peu à part : **l'animation y prime sur la production**. Cette animation repose d'ailleurs davantage sur une relation étroite et assez individualisée de la responsable de l'accompagnement du secteur au sein du service aux professionnels avec un grand nombre d'entreprises régionales et leurs salariés que sur des relations exclusives avec les représentants professionnels.

### } ***La relation avec la Commission de suivi***

Dans cette région, les relations entre la DRE et la DRTT n'ont pas toujours été faciles. Il n'existe donc que peu de synergie entre les actions de la DRE en matière d'observation sociale et d'animation de la branche et le rôle qu'a joué la commission de suivi animé par la DRTT. Par ailleurs, la DRTT couvre dans

cette zone deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, et sa localisation à Toulouse ne facilite pas les contacts avec la DRE.

Pour conclure, on notera que dans cette région on ne parle pas d'observatoire social mais d'observation sociale.

### **3. L'OBSERVATION SOCIALE EN MIDI-PYRENEES**

La région Midi-Pyrénées a été parmi les premières à se poser la question de la mise en place d'une démarche d'observation sociale régionale. Ithaque en avait alors assuré la prestation technique, dans le cadre d'une étude confiée par la direction des transports en 1996 : "*Établissement d'un système d'observation des effets des accords sociaux sur les entreprises de TRM en Midi-Pyrénées*". Ce travail avait été précédé d'une campagne de diffusion de 60 000 plaquettes sur la transparence des temps de travail dans les transports routiers orchestrée conjointement par la DRE et la DRTT et financée par la CRAM, la DRETEFP et la DRE.

Dans sa phase de conception, l'enquête auprès des entreprises avait largement mis à contribution les partenaires sociaux régionaux, et ce dans le cadre du comité de suivi. L'étude comportait deux parties :

- une partie destinée à identifier les données sociales à collecter pour élaborer un tableau de bord social,
- une enquête sur les modalités concrètes de mise en œuvre du Contrat de progrès dans les entreprises de transports régionales.

Cette enquête s'est déroulée en deux temps : une enquête directe auprès de cinq entreprises régionales (incluant plusieurs représentants professionnels membres du comité de suivi) et une enquête courrier auprès d'une cinquantaine d'entreprises régionales. Les résultats de cette enquête ont été largement débattus dans le cadre du comité de suivi qui a également envisagé les conditions de sa reproductibilité (sur la base d'un panel d'entreprises volontaires).

Mais l'existence de relations tendues entre la DRE et la DRTT n'a pas facilité alors la mise en place d'un véritable partenariat autour d'une démarche globale d'observation sociale régionale. Depuis, à l'exception d'une autre étude sur l'évaluation de la FIMO<sup>23</sup>, les travaux sur les thématiques sociales ont été pratiquement inexistantes. En revanche, un tableau de bord social du transport routier (incluant le TRV) a été mis en place en 1999 dans le cadre de l'ORT. C'est le détachement d'une statisticienne Insee à l'ORT qui a en facilité la réalisation. Notons qu'en Midi-Pyrénées l'ORT est une association loi 1901 créée en 1996 ayant pour objectif :

- de rassembler l'information économique et sociale dans les transports,

---

<sup>23</sup> - Dont le comité de pilotage était composé de la DRE, la CRAM, la DRTEFP, l'ANPE et l'OREF Midi-Pyrénées.

- d'être un outil d'aide à la décision aux différentes composantes de l'ORT : organisations professionnelles employeurs, DRE, Région, Départements...
- de favoriser le partenariat pour faire progresser le secteur des transports vers un développement tant qualitatif que quantitatif.

Ainsi, en Midi-Pyrénées, on peut dire que le principal cadre du développement de l'observation sociale est demeuré, à l'exclusion de cette tentative de collaboration entre la DRE et la DRTT en 1997, l'ORT.

C'est dans ce cadre qu'ont été menés des travaux portant sur les relations entre chargeurs et transporteurs (1996), la sécurité routière et la formation professionnelle (1996)... ou développé des partenariats avec l'ANPE et l'AFT pour des actions de développement de l'emploi dans les transports. En 1997, l'ORT s'était d'ailleurs fixé clairement comme objectif de consolider les principales orientations fixées par l'association depuis sa création parmi lesquelles figure : "*l'observation sociale, en particulier la mise en œuvre d'un dispositif d'observation des accords sociaux et la poursuite des travaux sur la sécurité et la formation*" ; les autres demeurant : la concertation chargeurs-transporteurs, le transport combiné et la connaissance de l'économie régionale des transports.

Actuellement, une réflexion est menée au niveau de la direction des transports de la DRE pour tenter de "relancer" cette démarche d'observation sociale dans le TRM. Dans ce contexte, les orientations prises au niveau central, et notamment à la DTT, étaient très attendues.

#### 4. L'OBSERVATION SOCIALE DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS

##### ↳ ***Une observation sociale liée à l'observation économique***

L'histoire de l'observation sociale en Nord-Pas-de-Calais (NPC) se confond avec celle de l'observation économique qui est, comme dans d'autres régions, liée à la régionalisation. Comme le décrit Fabrice Bardet dans sa thèse<sup>24</sup>, elle démarre en 1984 en dehors du cadre prédéfini du Comité Régional des Transports autour d'un projet de développement de l'information économique régionale. Le directeur de la division des transports de la DRE et le représentant régional de la FNTR sont à l'origine de la création de l'Observatoire socio-économique des activités et des industries du transport (OSERAIT).

Cette association se donne pour objectif "*... de réunir l'ensemble des activités du transport routier de la région NPC pour engager en commun toute action susceptible d'apporter une meilleure connaissance **des réalités économiques et***

<sup>24</sup> - "*La statistique au miroir de la Région : éléments pour une sociologie historique des institutions régionales du chiffre en France depuis 1940*", Thèse de Sciences Politiques, Université de Paris I Sorbonne, 21/09/2000.

*sociales régionales* des différentes professions concernées, dans le double but de faciliter aux entreprises l'exercice de leur activité en leur permettant, en particulier, d'établir des prévisions, et de fournir à l'administration, aux collectivités territoriales, et aux organisations professionnelles membres de l'association les informations nécessaires à une programmation assurant un développement harmonieux et équilibré du secteur...".

Très tôt en NPC, les services déconcentrés de l'État expriment donc leur souhait de trouver des liens avec les collectivités territoriales régionales à travers notamment l'élaboration des Contrats de plan Etat-Région et essaient d'instaurer une concertation régionale avec l'ensemble des acteurs économiques du secteur.

Lieu d'observation socio-économique OSERAIT a fonctionné jusqu'en 1992. Ses réunions trimestrielles reposaient sur la restitution de travaux engagés en son nom et sur un dialogue ouvert avec ses membres. En ce qui concerne les représentations professionnelles, la FNTR avait été rejointe par l'UNOSTRA puis la FNTV et les commissionnaires. La Région en était membre de droit. A l'exception d'une cotisation des représentations employeurs, l'association n'a jamais été dotée de moyens financiers importants. Elle ne disposait pas non plus de moyens humains propres.

Deux autres types de structures sont venues par la suite relayer les travaux entrepris dans le cadre d'Oserait : la **Cellule Économique Régionale des Transports (CERT)** et la **Mission Économie des Transports**.

La **Cellule Économique Régionale des Transports (CERT)**, qui consacre en matière d'observation économique et sociale le partenariat entre la DRE et le Conseil Régional NPC, publie chaque année une série d'indicateurs transports. On notera que pour la première fois en 2000, outre une batterie d'indicateurs modaux, la CERT publie des indicateurs sur la plurimodalité : activité des principaux terminaux de transport de marchandises, liaisons multimodales à partir de Dunkerque, activités de la CNC, de Novatrans...

**Dans ce contexte la maîtrise d'ouvrage est partagée entre la DRE et la Direction Transports du Conseil Régional.** La CERT fonctionne également comme un guichet unique pour le financement d'études. Néanmoins, la période actuelle semble marquée par un relatif désengagement de la Région par rapport à cette démarche d'observation dans le domaine social. La CERT confie en 1996, une **étude de faisabilité pour la constitution d'un observatoire social** au Cabinet Girardin. Elle a permis, entre autres, de repérer les principaux indicateurs sociaux qui sont depuis suivis en routine dans le cadre d'une publication annuelle<sup>25</sup>. Elle positionnait aussi l'observation sociale au sein de la CERT et proposait pour celle-ci une approche multimodale.

---

<sup>25</sup> - Les principaux indicateurs concernent : le nombre d'établissements, les mouvements d'entreprises dans le transport routier, l'emploi (effectif, évolution, chômage), la formation, les conditions de travail, et ce pour l'ensemble des modes.

En plus d'un **Service Régional des Transports Routiers de Marchandises et de Voyageurs (SRTR)**, la DRE possède depuis 1993 une **Mission Économie des Transports** plus spécifiquement en charge de l'ORT Nord Pas-de-Calais et des études. De trois personnes à sa création, cette mission passera à six assez rapidement notamment en raison de l'importance prise par les travaux sur la planification des transports. Jusqu'à la fin 2000, elle comptera trois personnes, dont un attaché INSEE mis à disposition.

A l'exception de la production d'indicateurs (op. cit.), le positionnement de l'observation sociale au sein de la CERT ne s'est pas réalisé entre autres parce qu'il y a un décalage trop important entre les travaux de la CERT et la forte composante professionnelle liée à l'observation sociale. En ce qui concerne la Mission Économie des Transports, elle est davantage positionnée sur de l'ingénierie de projet et sur une observation plutôt économique que sur l'observation sociale. En revanche, c'est le SRTR qui co-anime avec la DRTT le comité de suivi.

} ***Une concertation avec les partenaires sociaux dans le cadre du comité de suivi***

C'est au sein du comité de suivi que depuis deux ou trois ans se développent les échanges entre partenaires sur les questions sociales. Mais cette observation, contrairement à ce qui se passe pour la CERT, concerne exclusivement le transport routier de marchandises.

Les partenaires se réunissent toujours sur la base d'un programme comprenant une restitution des données en possession de la DRTT sur les conditions de travail (durée du travail, infractions...) ou des données produites par d'autres instances. Il est aussi fait appel à des intervenants extérieurs pour présenter des travaux sur les grands thèmes de l'observation sociale<sup>26</sup>. Les partenaires sociaux déclarent tous que le fonctionnement du dialogue social régional a été nettement amélioré par leur participation au comité, et contrairement à ce qui se passe pour l'ORT, ce fonctionnement est bien paritaire.

Pour mémoire, la composition de ce comité est la suivante :

- Représentants salariés : CFTC, CGT, CFDT, CGC
- Représentants employeurs : TLF, FNTR, UNOSTRA, Chambre syndicale des déménageurs.
- DRE : SRTR
- Présidence : Directeur Régional du Travail des Transports Nord-Pas-de-Calais, Picardie.

---

<sup>26</sup> - Les travaux que nous avons mené, entre autres pour le compte de la DTT, y ont été présentés. La présentation de l'étude sur l'évaluation de la FIMO-FCOS au cours de la dernière réunion en février 2001 nous a permis de mieux appréhender le fonctionnement du comité ainsi que les préoccupations des professionnels en matière sociale.

En résumé, l'observation sociale en NPC est donc le fait pour sa partie quantitative des indicateurs qui sont produits par la CERT et pour sa partie plus qualitative de l'animation du dialogue social mené au sein du Comité de suivi (devenu Commission régionale de suivi mais ayant conservé les mêmes attributions que celles des comités de suivi des accords sociaux) animé par la DRTT en collaboration avec le SRTR. Ainsi, et contrairement à ce que pouvait laisser prévoir la création d'OSERAIT il y a une quinzaine d'années, la Région n'est pratiquement pas impliquée dans ce fonctionnement. Les relations entre le Conseil Régional et les professionnels du transport sont donc bilatérales, y compris dans le cadre de la négociation du nouveau contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

L'éclatement de la Division des transports en deux entités (Mission Économie des Transports et SRTR) ne semble pas faciliter le positionnement de la DRE par rapport à cette problématique de pérennisation de l'observation sociale régionale dans les transports et ce d'autant plus que la Mission connaît actuellement un problème de personnel (départ non remplacé d'agents et du statisticien mis à disposition par l'INSEE).

Le besoin de clarification par le niveau national de la façon dont pourrait être pérennisée la démarche d'observation sociale au niveau régional (rattachement clair à l'ORT ou création d'une entité distincte, voire d'un guichet unique, en région pour les problèmes sociaux, mise à disposition de moyens humains et financiers...) est clairement exprimé par les acteurs institutionnels rencontrés (DRE et DRTT).

## 5. L'OBSERVATION SOCIALE EN PAYS DE LOIRE

### } ***Un observatoire social des transports doté d'une charte***

En 1994, lors de la création de l'ORT sous forme associative, les syndicats patronaux ont refusé d'y traiter les problèmes sociaux. En 1995, un Observatoire Social des Transports (OST) a été mis en place. Il est co-présidé par la DRE et la DRTT et les organisations professionnelles employeurs, les syndicats de salariés, les organismes de formation et la DRTEFP y participent. Bien que reposant sur une structure "informelle", depuis 1997, l'OST<sup>27</sup> Pays de Loire s'est doté d'une charte précisant :

- Sa mission : "*favoriser la concertation et nourrir le **dialogue social** dans le secteur des transports routiers de marchandises en cohérence avec les objectifs du contrat de progrès. Contribuer ainsi au progrès social dans le secteur*".
- Son fonctionnement : "*l'OST est un **groupe** qui se réunit périodiquement, et chaque fois que besoin s'en fait sentir. La décision de la réunion est prise conjointement par le DRE et le DRTT. Il est constitué des principaux acteurs concernés par les problèmes sociaux*

<sup>27</sup> - La charte parle d'Observatoire social des transports mais ne précise pas "régional".

*dans les TRM. Ses moyens sont ceux que voudront bien y mettre ses partenaires. Son secrétariat est assuré par la DRE".*

- Ses partenaires : l'OST est constitué en Comité Directeur avec :
  - la Direction Régionale de l'Équipement
  - l'Inspection Régionale du Travail des Transports
  - la Direction Régionale de l'Emploi et de la Formation Professionnelle
  - les syndicats professionnels : FNTR et CLTI (devenue TLF)
  - les syndicats de salariés : CFDT, FO et FNCR
  - les organismes de formation : AFT, PROMOTRANS, AFPA

Il peut également associer d'autres organismes, faire participer des experts, sous réserve de l'accord de ses membres. La charte précise également **la compétence des partenaires** de l'OST :

- **Contrôle** du respect des réglementations hors celles relatives au code du travail pour la DRE.
- **Contrôle** du respect des réglementations notamment celles relatives au code du travail... pour la DRTT.
- **Emploi et formation** professionnelle pour la DRTEFP.
- **Défense des intérêts de la profession** ou des salariés pour les partenaires sociaux.
- **Formations** assurées selon des règles et orientations fixées par la Profession et l'État pour les organismes de formation.

**Comme dans d'autres régions, les productions de l'OST sont réalisées par l'ORT.** L'ORT Pays de Loire dispose en effet d'un réel savoir-faire en matière de réalisation d'études, d'enquêtes et de traitement statistique. Il dispose également de personnel. Au moment de l'enquête, l'équipe opérationnelle de l'ORT était composée comme suit :

- 1 responsable à plein temps partagé sur l'ORT et l'OSRT (dont le parcours professionnel explique pour partie l'important investissement de l'ORT dans la mise au point d'outils de suivi des temps...)
- 3 chargés d'études
- 2 autres personnes

L'équipe accueille aussi assez souvent des stagiaires et recrute des enquêteurs spécifiquement pour les enquêtes téléphoniques liées aux deux baromètres d'opinion.

Par ailleurs, la division des transports de la DRE dispose d'un attaché Insee qui réalise lui aussi des missions dans le cadre de l'OSRT. A l'heure actuelle la DRE a, de son côté, en relation avec la DRTT, plusieurs projets d'étude sur des thèmes sociaux : les poursuites prud'homales dans le TRM, l'impact économique du passage à la RTT, des monographies d'entreprises de transports... ; études qui pourraient être réalisées en interne par l'attaché Insee.

### } **Les productions régionales en matière d'observation sociale**

La région Pays de Loire est l'une des plus prolifiques en matière d'observation sociale tant du point de vue quantitatif que des contenus abordés et des méthodologies mises en œuvre. A ce titre, ses travaux sont souvent "reproduits" dans d'autres régions.

Dès 1994, l'ORT partant du constat selon lequel les informations statistiques régionales et nationales disponibles ne paraissaient pas suffisantes pour les partenaires régionaux du TRM, deux baromètres d'opinion ont été mis en place:

- le baromètre d'opinion des usagers du transport dans les grandes villes,
- le baromètre d'opinion des conducteurs routiers.

Ce dernier, opérationnel depuis octobre 1994, est mensuel. Il est considéré comme pouvant être complémentaire de l'enquête trimestrielle de l'OEST (devenu SES). Cependant, des mises en garde sont faites sur la comparaison des résultats car la méthodologie d'enquête n'est pas la même : interviews téléphoniques de quatre minutes en moyenne au domicile du conducteur en fin de semaine, à partir d'un fichier de volontaires sélectionnés depuis des centres routiers et du fichier des candidats à l'attestation de capacité (DRE) et non pas interviews directs comme dans l'enquête OEST. Il en va de même pour les comparaisons avec l'enquête de l'INRETS (*op. cit.*) : "*les résultats de cette enquête étant redressés et représentatifs de l'ensemble des conducteurs, et non comme pour l'enquête ORT des conducteurs les plus actifs*" (car volontaires pour faire partie du panel ?).

Depuis 1995, ce baromètre a évolué mais il comporte toujours une série de questions permanentes sur les thèmes suivants : avenir du conducteur routier, durée du travail, délais de livraison, conditions de travail, rémunération nette mensuelle hors frais de route, respect des réglementations, manipulation du sélecteur. A titre d'exemple, en 1999, les questions variables portaient sur : les temps d'attente, l'ambiance de travail et les accidents de manipulation.

Depuis 1995, l'ORT produit également un tableau de bord social pour l'OST : "*L'OST à partir d'informations fiables doit pouvoir mieux apprécier la réalité de la situation sociale et son évolution, mener des actions de réflexions, ébaucher des propositions d'actions, l'ensemble des travaux pouvant être directement*

*exploité par le Comité de suivi du Contrat de progrès". Rappelons que la DTT avait clairement chargé l'ORT Pays de Loire "d'établir un tableau de bord type susceptible de servir de modèle aux autres OST". Ce tableau de bord, dont le contenu est détaillé dans le paragraphe sur la production des observatoires du présent chapitre, a été conçu en tenant compte des données disponibles pour élaborer des indicateurs de base et des relations entre ces indicateurs.*

C'est également l'ORT Pays de Loire qui s'est, le premier, lancé dans la production des cartes des temps minima de conduite et d'acheminement des marchandises. Ces cartes, dont la première a été publiée en 1998, ont été conçues comme des outils de travail pour aider les chefs d'entreprise et les conducteurs à respecter les temps de repos et prévoir, si besoin, une affectation différente de l'outil de travail. Elles sont aussi des outils destinés aux chargeurs pour fixer des délais d'acheminement compatibles avec leurs conditions logistiques.

Cette première carte réalisée par l'ORT et diffusée à 100 000 exemplaires dans toute la France a été depuis réactualisée et la méthodologie de conception (à laquelle ont été associés l'IUT de Saint-Nazaire, le CRCI Nord Pas-de-Calais et le CETE de Bordeaux) a été transférée à de nombreuses autres régions puisqu'en 1998, 44 cartes locales et nationales avaient été réalisées.

Baromètre des conducteurs, tableau de bord social et carte des minima sont parmi les productions les plus emblématiques de l'ORT pour l'OST Pays de Loire ; productions qui sont toutes mentionnées dans le tableau synoptique joint en annexe. Cependant, une production n'y figure pas du fait de son "statut" un peu particulier : il s'agit de "*La note du Grand Routier*". Peu après sa création, l'Observatoire Social des Transports en Pays de Loire s'est "lancé" dans la publication de cette note (n°1 février 1997), quatre pages reprenant l'essentiel des données recueillies à travers les baromètres mensuels d'opinion "usagers" et "conducteurs" de l'ORT. Cette initiative est intéressante car elle visait à vulgariser les travaux de l'Observatoire en direction des conducteurs eux-mêmes ; initiative qui est, à notre connaissance, la seule en son genre. Elle fut cependant jugée "subversive" (un "appel à la grève") par la DRE et n'eut pas de suite...

### } ***Un partenariat réuni dans le cadre de la Commission de suivi***

Ce qui se passe au niveau des productions est assez emblématique du fonctionnement plus général de l'OST. Les documents continuent à être produits (tableau de bord social du TRM, baromètre des conducteurs...) bien que les partenaires de l'Observatoire ne se soient pas réunis depuis longtemps. Les partenaires sociaux se réunissent en revanche périodiquement dans le cadre de la Commission de suivi, à l'initiative du DRTT qui en fixe l'ordre du jour. Le chef de service des transports de la DRE participe lui aussi

à ces réunions mais pas le responsable de l'ORT<sup>28</sup>. La composition de l'ordre du jour de ces réunions n'est par ailleurs pas sans poser de problème car, au-delà de la communication du tableau de bord de l'activité répressive de la Région, il faut trouver matière à débat entre les partenaires sociaux<sup>29</sup>.

L'animation de ces commissions de suivi pose donc **concrètement la question de l'orientation d'une production d'informations sociales**, qui commence à s'essouffler en Pays de Loire comme dans les autres régions et, plus généralement encore, celle de l'animation de la branche. Les commissions de suivi sont importantes pour les partenaires sociaux mais on ne saurait les faire fonctionner sur la seule base d'une restitution des activités de contrôle.

En Pays de Loire, l'importance prise par l'ORT en tant que prestataire d'un OST ayant du mal à trouver ses marques est un autre cas de figure que ceux de Rhône-Alpes et Nord Pas-de-Calais. Cependant, comme dans les deux autres régions, il est clair que c'est bien au sein de la commission de suivi que les partenaires sociaux se rencontrent et rencontrent la DRTT et la DRE. Dans ce contexte, on peut donc se demander ce qu'il adviendra d'un OST qui ne s'est pas réuni depuis plus de deux ans ?

## 6. L'OBSERVATION SOCIALE EN RHONE-ALPES

### } ***Une observation sociale très développée dans un contexte informel***

Il n'y a pas un observatoire social constitué en tant que tel dans cette région. En revanche, l'observation sociale y est très développée. Les bonnes relations entre la DRE et la DRTT ont permis depuis plusieurs années maintenant de faire vivre un véritable partenariat autour de problématiques sociales portées conjointement par les deux instances.

Ainsi comme le mentionne le rapport de l'IGPC :

- *"Dans le fonctionnement interne à l'administration (DRE-DRTT), on est passé d'une collaboration au coup par coup portant sur le contrôle réglementaire à un travail en commun d'observation, d'animation et de sensibilisation sur les thèmes transversaux de l'emploi, de la formation, de la transparence des temps et des rémunérations, les conditions de travail et de la sécurité routière".*
- Dans le rapport avec les partenaires du monde économique : *"les premiers comités régionaux de suivi étaient souvent tendus et la production était faible puisque les partenaires s'écoutaient peu. Depuis*

<sup>28</sup> ... ou tout du moins pas à la dernière réunion de juillet 2001 où il nous a été demandé de présenter l'étude sur l'évaluation des dispositifs FIMO-FCOS réalisée pour la DTT (op. cit.).

<sup>29</sup> - A titre d'exemple, lors de la dernière réunion de la Commission, en juin 2001, nous sommes venus présenter les résultats de notre enquête sur la FIMO et la FCOS en Pays de Loire, à demande du DRTT.

*1998, un saut qualitatif s'est opéré et la qualité des échanges s'est beaucoup améliorée conduisant souvent à des propositions d'actions. Les thèmes mis à l'ordre du jour des comités de suivi ont évolué et, sur plusieurs domaines, il est désormais possible de conduire des réflexions de fond<sup>30</sup>.*

Le pragmatisme et une bonne animation ont ainsi prévalu sur la recherche d'une institutionnalisation du dispositif. Cette situation a également été rendue possible du fait que le dialogue social dans le TRM régional est une réalité. Il semble bien par ailleurs que cette culture de la concertation et du dialogue ne soit pas le seul fait du secteur transport mais une réelle caractéristique de la région<sup>31</sup>.

Dès 1996, le choix a donc été fait de développer l'observation sociale dans le TRM au sein du comité de suivi des accords sociaux et ce :

- pour contribuer à une meilleure lisibilité pour les partenaires sociaux de la démarche d'observation sociale mise en œuvre,
- pour réaliser une économie de moyens visant à coordonner au mieux les efforts des DRE et des DRTT.

### } **La vision des partenaires sociaux**

Le contexte décrit dans le paragraphe précédent montre que lorsque l'on parle d'Observatoire Régional Social des Transports (OSRT) aux partenaires sociaux régionaux<sup>32</sup>, ils répondent que la question est sans objet puisque : "**l'OSRT n'existe pas**".

Ainsi pour les représentations employeurs, membres de l'ORT, la partition s'opère clairement : l'ORT traite des questions économiques et le comité de suivi des questions sociales (peu reprennent par ailleurs la nouvelle dénomination de commission de suivi au sens de la circulaire de mai 2000). Pour les représentants des salariés, qui ne sont pas membres de l'ORT, le comité de suivi et la CSA sont deux des lieux dans lesquels ils rencontrent les représentations employeurs.

**Les avis des partenaires sociaux convergent sur le rôle que joue l'observation sociale dans ce comité de suivi.** C'est un lieu de rencontres et de dialogue entre partenaires mais aussi avec la DRTT et la DRE. Les personnalités

---

<sup>30</sup> - Rapport de l'IGCP.

<sup>31</sup> - cf. Dialogue social : le modèle Rhône-Alpes, in-Liaisons Sociales/Magazine, janvier 2001 : "*En Rhône-Alpes, les partenaires sociaux pratiquent loin des feux médiatiques, un dialogue qui pourrait servir d'exemple aux va-t-en-guerre parisiens. Ingrédients ? Un patronat imprégné de catholicisme social, des syndicats plutôt modérés et des lieux de rencontre informels où tous parlent librement, sans être enfermés dans des logiques d'appareil*".

<sup>32</sup> - En Rhône-Alpes nous avons réalisé une série d'entretiens directs avec plusieurs des partenaires sociaux membres de la Commission de suivi (cf. Chapitre 2).

respectives du directeur régional du travail des transports et de la responsable de l'observation économique et sociale à la DRE sont unanimement appréciées et jouent également un rôle important. En matière de concertation : "*Des deux côtés, cela permet aussi de faire passer des messages..., On tire dans le même sens...*".

Les travaux sont jugés intéressants, en lien direct avec les préoccupations du moment et ayant un réel impact sur la qualité du dialogue social. Les "fiches techniques"<sup>33</sup> sont également très appréciées. En ce qui concerne plus précisément les données quantitatives, les partenaires sociaux en sont demandeurs mais déclarent également, pour certains d'entre eux, "les redouter" car elles sont aussi la photographie des rapports sociaux du moment, voire, pour les données sur les infractions communiquées par la DRTT, celle du comportement des professionnels, salariés et chefs d'entreprise.

Il a été en revanche plus difficile dans les entretiens d'avoir une vision précise des attentes des partenaires en matière d'observation sociale, ce qui n'est pas le cas en matière d'observation économique où les représentations employeurs, par exemple, énoncent clairement leur souhait de voir se développer des travaux plus prospectifs.

En tout état de cause, on sent aussi que l'animation de cette démarche d'observation sociale est difficile et ne dépend pas de la seule qualité des réflexions ou travaux engagés. Le dialogue social peut aussi se durcir si la négociation de branche ne débouche pas (entre autres, au moment de notre enquête, les négociations sur les frais de déplacement, les repos compensateurs et les heures travaillées de nuit).

Les enjeux actuels autour de la pérennisation de ce type de démarche ne suscitent pas de commentaires particuliers de la part des partenaires sociaux : ils la souhaitent mais ne se prononcent pas sur les modalités à mettre en place et laissent "ce type de problème" aux DRE et DRTT. Bien que les partenaires sociaux se disent satisfaits de ce type de fonctionnement, ils ne semblent donc pas souhaiter s'impliquer davantage dans la démarche. Seul un représentant employeur a émis le souhait d'être associé en aval à la définition des cahiers des charges. **Ils sont "participants" mais pas véritablement "acteurs" dans cette démarche d'observation.** Dans ce type de configuration, et compte tenu du contexte, peut-il vraiment en être autrement ? Ce constat est-il si loin de celui qui pourrait être opéré dans d'autres instances (CPNEF entre autres) ou de celui que l'on peut dresser dans d'autres branches professionnelles ?

### **Les productions de l'observation sociale**

---

<sup>33</sup> - L'ORT Rhône-Alpes publie des fiches techniques (cf. paragraphe suivant).

A l'instar de la région Pays de Loire, les productions ayant trait à l'observation sociale sont en Rhône-Alpes importantes. Nous en évoquerons certaines ci-dessous, les autres figurant dans le tableau synoptique en annexe.

Il faut aussi souligner que Rhône-Alpes se distingue des autres régions par une stratégie de communication importante et performante sur ses travaux économiques et sociaux. Cette communication s'opère essentiellement sous forme de "fiches techniques". Chaque fiche est consacrée à un thème spécifique et bon nombre d'entre elles ont trait au social. Elles sont aussi, bien souvent, la synthèse des travaux d'étude réalisés dans le cadre de l'observatoire. Ces fiches sont adressées à l'ensemble des entreprises de transport régulièrement inscrites au registre des transporteurs et loueurs, aux institutionnels, à la presse spécialisée "transport" et aux 2000 établissements donneurs d'ordre de plus de 50 salariés de la région. Elles sont par ailleurs accessibles en ligne sur le site Internet de l'ORT. Ce même site publie un résumé de tous les travaux d'étude terminés ainsi que les chiffres clés du transport régional.

En 1995, la première étude à "thème social" réalisée par l'ORT a eu pour objet : *"La gestion des temps dans l'entreprise de transport : faire d'une obligation un atout pour votre entreprise"*. Cette étude, confiée à un cabinet extérieur, avait une double finalité :

- d'une part, décrire les initiatives prises en matière de contrôle interne des disques ;
- d'autre part, élaborer un outil méthodologique permettant aux entreprises une optimisation des missions des conducteurs à partir des ordres de transport.

Les résultats de cette étude ont été présentés à un groupe de travail constitué d'institutionnels et d'entreprises. Ils ont également fait l'objet de la publication et de la diffusion de deux fiches techniques : l'une reprenant la première partie de l'étude : *"Disque chronotachygraphe : faire d'une obligation un atout pour votre entreprise"* ; l'autre, la seconde partie : *"Le compte rendu conducteur"*.

Le déroulement de la plupart des autres études suivra cette démarche qui associe différents partenaires à la validation des travaux et met l'accent sur la diffusion de ceux-ci sous une forme plus accessible que celle d'un rapport d'étude classique. Les thèmes traités seront les suivants :

- 1996 : le recueil des données dans le domaine de l'emploi (régie directe),
- 1997 : l'exploitation des DADS (régie directe), temps et rémunérations de conducteurs à partir de l'exploitation des dossiers d'allègement de charges sociales (régie directe), le protocole de sécurité (université de Lyon II)

- 1998 : contribution de la DRE pour une approche des données sur le contrôle routier en région (régie directe),
- 1999 : formation et emploi : quelles pratiques de l'alternance pour les conducteurs routiers ? (cabinet extérieur), sécurité et formation des conducteurs routiers pour le TRM (cabinet extérieur), formation et emploi dans les transports routiers et la logistique : analyse comparative des contrats d'objectifs ; leviers et enjeux régionaux (régie directe)...

Cette énumération montre que l'ORT n'a pas eu recours systématiquement à des prestataires extérieurs pour réaliser ces travaux d'observation sociale. Par ailleurs, la DRE a su également, en partenariat avec la DRTT, exploiter les données qui étaient en sa possession : dossiers d'allègements de charge, données sur les contrôles... Nul doute, que ces capacités d'expertise internes contribuent aussi à mieux formuler et encadrer les réalisations confiées à des prestataires extérieurs. Cette remarque plaide aussi pour que la mission d'observation sociale soit confiée en région à des agents qui en aient l'intérêt et les capacités.

### **L'exemple de l'année 2000**

En plus des productions à proprement parler, la démarche d'observation sociale se traduit aussi souvent par des actions d'animation : témoignages de professionnels, présentation de travaux réalisés dans d'autres contextes... Pour mieux illustrer ce propos, nous reprendrons ci-après la description des activités d'observation sociale réalisée en Rhône-Alpes au cours de l'année 2000 et les perspectives 2001.

En 2000, les thèmes de réflexion abordés ont été les suivants :

- La formation et l'emploi avec notamment :
  - Une action en vue de la réalisation d'un Contrat d'Etudes Prospectives (CEP) dont les modalités administratives ont été affinés au long de l'année 2000 pour permettre un démarrage du projet pour 2001.
  - Des réflexions sur les pratiques de l'alternance en Rhône-Alpes à partir d'un diagnostic réalisé par un cabinet extérieur.
- Le temps de travail et la gestion des entreprises :
  - Transformation de la commission de suivi des accords sociaux du transports routiers en commission de suivi régional de l'aménagement de la RTT (décret du 27 janvier 2000).
  - Mise en place un système permanent de suivi statistique de l'application de l'ARTT (dérogations, dépôt de demande d'allègements ou de réductions....)
- Les comparaisons européennes :

- Analyse comparative avec l'Espagne : quelles réglementations, similitudes et différences d'application d'après une étude réalisée par un cabinet régional.

L'animation a reposé sur une série de témoignages :

- Celui d'un représentant de la réparation automobile, branche professionnelle ayant réalisé un contrat d'études prospectives emploi formation au niveau de la région.
- Ceux de deux témoignages de chefs d'entreprise ayant mis en place un accord de réduction du temps de travail.

Les productions de l'observation sociale régionale :

- Plaquette « travailler dans les transports ». La plaquette a été diffusée dans l'été 2000. Elle a servi également lors du salon Trans-Euro-Logistique organisé pour la première fois en région les 4, 5 et 6 octobre 2000.
- Participation de l'observatoire social régional à l'élaboration de fiches techniques insérées dans les envois de l'observatoire régional des transports :
  - Formation/emploi : la profession s'engage dans un contrat d'études prospectives
  - Formation obligatoire pour le compte propre : les accords de branche
  - Après une formation « transports et logistique » que deviennent-ils ?
  - Les véhicules de moins de 3,5 tonnes : quelles réglementations ?
  - Utiliser le contrat-type au mieux de ses intérêts
  - La réduction du temps de travail pour le transport de marchandises
  - TRM : Analyses comparatives avec l'Espagne

Dès 2000, les perspectives pour l'observation sociale régionale étaient fixées comme suit :

- Démarrage du CEP<sup>34</sup>.
- Réunion d'une assemblée des observatoires sociaux régionaux en Rhône-Alpes (projet de réunion organisée par la Directions de Transports Terrestres pour mettre en réseau des techniciens régionaux travaillant sur ce thème)<sup>35</sup>.
- Valorisation des métiers du transport (projet de communication pour avril 2001).

<sup>34</sup> - L'appel d'offres a été élaboré au cours du premier semestre en concertation avec l'ensemble des partenaires régionaux et un cabinet a été retenu en décembre 2001. Les travaux du CEP débuteront en janvier 2002.

<sup>35</sup> - Cette réunion s'est tenue comme prévu en mai à Lyon.

- Réflexion sur les métiers émergents (projet de compte rendu de l'étude confiée à la Délégation Académique à la Formation continue)
- Plaquette sur les données sociales en Rhône-Alpes (élaboration en cours, projet de mouture possible pour avril 2001)
- Participation à la réflexion sur les enjeux de l'observation sociale en région (dans le cadre de la présente recherche)

Au cours des deux dernières années, mais il en a été de même les années précédentes, les programmes d'observation sociale contiennent donc à la fois des objectifs de production mais aussi des objectifs de réflexion dans le cadre d'une animation organisée sur la base de témoignages de professionnels ou de travaux élaborés dans d'autres contextes.

## **7. LA LORRAINE : CONSTITUER UN PARTENARIAT REGIONAL**

La Lorraine n'est pas une région où il ne s'était rien passé en matière d'observation sociale avant que la DRE ne lance un appel d'offres pour créer un observatoire social en février 2000. Au contraire, plusieurs initiatives associant les partenaires régionaux (DRTT, Conseil Régional, certains conseils généraux,... mais aussi les partenaires sociaux) avaient été lancées, elles aussi plus ou moins dans la suite du Contrat de progrès. La DRE, en revanche, ne s'était jusqu'alors que peu préoccupée d'observation sociale. L'exemple de la Lorraine est intéressant car il montre clairement que, plus encore au niveau régional qu'au niveau national, on ne peut faire abstraction ni du passé récent, ni du contexte relationnel régional pour mettre en place une démarche d'observation sociale.

La demande formulée par l'appel d'offres de la DRE, stipulait d'ailleurs explicitement que soient évaluées les initiatives passées, ou en cours, et que, sur la base de cette évaluation, soit élaboré un cahier des charges pour la création d'un observatoire social régional des transports dont la DRE assurerait, entre autres, l'animation.

Parmi ces initiatives figurait la Charte Initiative Emploi dans les entreprises de transport de Meurthe-et-Moselle, signée en 1997 par des partenaires institutionnels (Préfet de Meurthe-et-Moselle, DRTT, ANPE) et professionnels (Groupement Interprofessionnel des Activités du Transport<sup>36</sup>, la Chambre des loueurs, la Fédération Française du Grand Est, la Chambre Syndicale des Transporteurs Routiers de Meurthe-et-Moselle). Cette charte s'était donné pour objectif, à partir d'une enquête auprès d'un panel d'entreprises volontaires, de mettre en place un dispositif permanent :

- d'observation de l'emploi,
- d'estimation des prévisions d'embauche à court et moyen terme,
- de recensement des difficultés d'ordre conjoncturel et structurel de recrutement.

---

<sup>36</sup> - Groupement rassemblant TLF, la FNTR, l'Unostra, la Chambre des déménageurs.

Dans le cadre de cette Charte, une cellule de coordination (ANPE, DRTT et DRTEFP) se réunissait régulièrement et était chargée, entre autres, de rechercher les solutions nécessaires afin que les offres et les demandes non satisfaites trouvent preneurs ainsi que d'aider, de conseiller et de faciliter la mise en œuvre du Contrat de Progrès en partenariat avec les signataires de la Charte. Ce dispositif inter-partenarial est, à notre connaissance, celui dont la vocation a été la plus directement opérationnelle parmi tous les dispositifs mis en place en région à la même période. La "philosophie" de la Charte reposait en effet sur une anticipation des besoins de main d'œuvre des entreprises du TRM. Les entreprises adhérentes étaient volontaires. Elle était également dotée de moyens humains (un solide partenariat et un coordinateur) et financiers (une enveloppe financière qui aurait dû contribuer à son succès). Elle a cependant rencontré des obstacles à son fonctionnement qui ne semblent pas avoir grand chose à voir avec son bien-fondé : les entreprises avaient des difficultés à s'inscrire dans une démarche de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, tout comme il existait de fortes réticences quant au recours aux formations par l'alternance dont le développement était également un objectif du dispositif. Plus généralement, en 1997, les entreprises n'étaient pas préparées (le sont-elles aujourd'hui ?) à avoir recours à des aides (FRACT, ACE,...) et il a été relativement difficile de les faire adhérer à la Charte.

L'autre initiative régionale importante est la création d'un Groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ). L'objectif de ce GEIQ, comme de tous ceux qui ont été mis en place dans des secteurs connaissant des problèmes de recrutement<sup>37</sup>, est d'offrir à des jeunes et à des adultes en difficultés d'insertion la possibilité d'acquérir une expérience et une qualification à l'issue d'une phase de pré-qualification. C'est sur cette base qu'en novembre 1998, une dizaine d'entreprises lorraines ont créé le premier GEIQ dans le secteur du transport routier de marchandises. Au moment où nous avons réalisé notre évaluation, le GEIQ connaissait des difficultés, entre autres de stabilisation des jeunes dans les entreprises. Ces difficultés ont permis de repenser la phase de pré-qualification du dispositif et de mettre en place, en partenariat avec l'Education nationale, un "Dispositif de sensibilisation aux métiers du transport".

L'évaluation demandée en vue de créer un dispositif d'observation sociale régional a permis de prendre "le pouls" des partenaires sociaux régionaux. C'est avant tout un certain scepticisme qui s'est exprimé sur la création d'un dispositif de plus... mais ce sont aussi des recommandations d'un grand pragmatisme qui ont été développées :

- le partenariat du futur observatoire ne pouvait être constitué que sur la base du volontariat,

---

<sup>37</sup> - Les GEIQ sont encadrés par une charte nationale et les 80 GEIQ existants sont regroupés en réseau national.

- ce partenariat devait en outre être ouvert non seulement aux partenaires sociaux (employeurs et salariés) mais il devait aussi associer la DRTT et les autres partenaires régionaux ayant été partie prenante des initiatives précédentes (ANPE, DRTEFP, conseil régional...), organismes de formation...
- les partenaires doivent être associés en amont des travaux à leur définition...

En bref, il nous était demandé de tenir compte des expériences passées sans pour autant les reconduire à l'identique. La réalisation, dans le cadre de la même étude, d'un tableau de bord emploi formation (qui s'appuyait d'ailleurs pour partie sur les résultats de celui réalisé par l'AFT) et surtout la réalisation d'une enquête sur le recrutement et la formation professionnelle des conducteurs lorrains semble avoir achevé de convaincre les partenaires sociaux de participer à la démarche proposée par la DRE. Depuis, plusieurs autres travaux ont été lancés, dont un baromètre d'opinion des conducteurs et une étude sur les conséquences des délocalisations des entreprises lorraines notamment au Luxembourg. Le tableau de bord emploi-formation devrait également devenir annuel. Un agent de la DTT est spécifiquement attaché à l'animation et à la coordination des travaux de l'observatoire social régional des transports.

Nous avons retenu cet exemple lorrain pour apporter un argument supplémentaire montrant la différence des contextes régionaux : pas un des six terrains enquêté n'est identique... en revanche, les questions sociales sont, elles, analogues.

## **8. ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'OBSERVATION SOCIALE REGIONALE**

### **↳ Les tableaux de bord sociaux régionaux**

La plupart des régions ont fait le choix d'élaborer un tableau de bord social régional (TBSR). Tel est le cas de Pays de Loire, Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon et Nord Pas-de-Calais. En revanche, on notera que la région Rhône-Alpes, dont la production sur les thèmes sociaux est très importante, a fait un choix différent.

Ces "tableaux de bord sociaux régionaux", pour reprendre l'appellation générique, se sont donnés comme objectifs de collecter, traiter et diffuser un certain nombre de données sociales régionales. Comme le montrent les tableaux ci-après, le choix de ces données varie d'une région à l'autre - même si dominant quelques données "standards" comme, entre autres exemples, les données sur l'emploi issues de l'Unedic...

Par ailleurs, si l'on constate que la mise en place de ces TBSR a toujours pour origine les préconisations du rapport Dobias ("*observer l'impact de la mise en application du Contrat de Progrès dans le TRM*"), le périmètre même du champ

d'activité pris en compte est, lui aussi, variable d'une région à l'autre. En ce qui concerne nos cinq régions, il diffère même pour chacune d'entre elles ! On notera également que deux régions sur cinq (si l'on prend en compte l'étude de faisabilité réalisée par Rhône-Alpes) élargissent cette investigation à d'autres secteurs d'activités (voyageurs en Midi-Pyrénées) ou à d'autres modes (ensemble des modes pour NPC).

C'est à l'ORT Pays de Loire qu'a été confiée par la DTT la réalisation du premier tableau de bord type "*susceptible de servir de modèle aux autres régions*". Le cahier des charges précisait qu'il devait être conçu en tenant compte "*des moyens généralement disponibles, soit des indicateurs nationaux et des indicateurs régionaux*". Cette réalisation n'empêchera cependant pas la plupart des régions de réaliser des études de faisabilité pour élaborer leur propre tableau de bord social régional :

- Languedoc-Roussillon confiera cette étude au laboratoire d'économétrie de l'Université de Montpellier,
- Midi-Pyrénées au cabinet Ithaque,
- Rhône-Alpes la réalisera en régie directe,
- Nord Pas-de-Calais la confiera à la Cellule Économique Régionale des Transports (CERT).

Le tableau de la page suivante synthétise "l'histoire" de chacun de ces TBSR. La référence au "*Bilan social du SES*" est mise en parallèle à l'analyse des cinq régions prises en compte. On retiendra que :

- les démarches de constitution de TBSR ont été entreprises dans les cinq régions concernées au cours des deux années qui ont suivi la mise en place du Contrat de Progrès,
- la périodicité des TBSR a été régulière dans trois régions sur cinq,
- la finalité qui leur est assignée est analogue d'une région à l'autre,
- la maîtrise d'ouvrage est toujours assurée par la DRE (division des transports). En revanche, la maîtrise d'œuvre est confiée le plus souvent à des prestataires extérieurs, dans un premier temps du moins.

En ce qui concerne leur présentation, on notera qu'elle est très soignée et que les graphes sont nombreux. A contrario, dans la plupart des cas, les données sont publiées brutes de commentaire.

*cf. Tableau page suivante*

***La mise en place et le fonctionnement du tableau de bord social régional***

	<b>Languedoc-Roussillon</b>	<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>Rhône-Alpes</b>	<b>Pays de Loire</b>	<b>Nord Pas-de-Calais</b>	<b>National Bilan Social du SES</b>
<b>Année de mise en œuvre et suivi</b>	1996  Annuel  Dernier n° : N°7 juin 2000	1996  Reprise en 1999  Dernier n°: N°2 mars 2001	Le choix a été fait de privilégier d'autres types de production en matière d'observation sociale <sup>38</sup> . Pour 2001, un TBSR est à nouveau à l'étude.	Janvier 1997  Annuel  Dernier n°: Septembre 2000	1997  Annuel  Dernier n°: 2000	Octobre 1995  Annuel  Dernier n°: Novembre 2000
<b>Appellation</b>	La conjoncture sociale du TRM	Depuis 1999, "Tableau de bord social du TRM en Midi-Pyrénées" dans le cadre de la lettre de l'ORT MP.		Tableau de bord social du TRM	Observatoire social	Bilan social annuel du TRM Observatoire social des transports

<sup>38</sup> - Dans les tableaux suivants nous prendrons néanmoins en compte deux études qui ont souvent servi de référence méthodologique à d'autres ORST :

- Etude de faisabilité pour le recueil de données dans le domaine de l'emploi (1995)
- Etude sur l'utilisation possible des DADS (1996)

<b>Finalité du TBS</b>	. Suivi des effets du Contrat de Progrès	. Isoler la production de données sociales de la production générale de l'ORT . Alimenter la réflexion des partenaires sociaux	-	. Suivi des effets du Contrat de Progrès	. Suivi des effets du Contrat de Progrès + mission confiée par la DTT à l'OST PL : "établir un tableau de bord type susceptible de servir de modèle aux autres OST.	. Suivi des effets du Contrat de Progrès
<b>Maître d'ouvrage</b>	DRE LR	DRE MP	DRERA DRTT RA	DRE PL	Cellule Économique Régionale des Transports (CERT) + Direction des transports du Conseil Régional (CR)	DAEI / SES
	<b>Languedoc-Roussillon</b>	<b>Midi-Pyrénées</b>	<b>Rhône-Alpes</b>	<b>Pays de Loire</b>	<b>Nord Pas-de-Calais</b>	<b>National Bilan Social du SES</b>
<b>Maître d'œuvre</b>	Laboratoire d'Économétrie de l'Université de Montpellier	Cabinet Ithaque en 1996 ORT MP pour 1999, 2000	DRE RA	DRE PL ORT PL	CERT & CR	SES
<b>Présentation</b>	Très soignée, avec de nombreux graphiques couleurs  27 pages <sup>39</sup>	Très soignée, avec de nombreux graphiques  18 pages	-	Sobre, avec de nombreux graphiques  23 pages	Sous forme de fiches thématiques dans une pochette  27 pages	Très soignée, avec de nombreux graphiques  53 pages
<b>Commentaires généraux</b>	Aucun	C'est le TBS régional qui contient le plus de commentaires	-	Oui + explications sur les évolutions de tendance et construction d'indicateurs	Non	Oui

<sup>39</sup> -Nombre de pages du dernier numéro.

Mise en perspective des données	Très peu	Oui avec France entière	-	Oui, avec France entière et autres régions	Non	Oui, entre autres avec d'autres secteurs économiques
---------------------------------	----------	-------------------------	---	--	-----	--

### Le champ pris en compte

Le tableau ci-après permet de constater que le champ couvert par les TBSR est éminemment variable d'une région à l'autre, tant en termes de codes d'activités que de modes. C'est là, à notre avis, un des premiers arbitrages que devrait apporter la constitution d'une matrice unique pour l'ensemble des tableaux de bord régionaux.

Le choix à opérer est d'ailleurs délicat, voire stratégique. Nous suggérons de prendre en compte l'ensemble des codes NAF de la CCN des transports routiers pour conserver à l'observation sociale en région la dimension paritaire qui est sa finalité première (cf. chapitre 1) mais aussi pour pouvoir faire des comparaisons avec les résultats obtenus au niveau national dans le cadre, entre autres, du tableau de bord annuel élaboré par la CPNEF.

	Languedoc Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de-Calais	National Bilan Social / SES
TRM	TRM : 602L, 602M, 602P, 602N	TRM : 602 L, 602 M, 602N, 602 P, 634 A TRV : 602A, 602B, 602C, 602 E, 602 G Aux. des transports : 631A, 631 B, 631 D, 631 E, 634 B, 634 C	TRM : 602 L, 602 M, 602 N, 602 P Aux. des TRS : 634 A, 634 B, 634 C, 641 C, 721 A	Non précisé dans le TBS	Ensemble des codes NAF de l'ensemble des modes TRS	TRM : - 602M - 602L

<b>Autres</b>	Uniquement le TRM	TRM et TRV + auxiliaires Pour certaines données (DADS) : distinction compte propre et compte d'autrui	Uniquement le TRM	Transports en général hors SNCF et RATP	Tous les modes	Uniquement le TRM
---------------	-------------------	--	-------------------	---	----------------	-------------------

### Les données de cadrage

Quelques TBSR font précéder la publication des données sociales à proprement parler de quelques données de cadrage économique du secteur. Ces données sont, pour partie, recueillies directement auprès de l'ORT régional.

*(cf. tableau page suivante).*

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de-Calais	National Bilan Social / SES
--	----------------------	---------------	-------------	---------------	--------------------	-----------------------------

Situation économique du secteur	-	Création d'entreprises (Sirène)	Exploitation Sirène	- Flux de marchandises : données SES - Production industrielle: - - - Évolution des carnets de commande à 3 mois (INSEE, enquête mensuelle de conjoncture de la BDF) .Immatriculations entreprises (Sirène) . Défaillances d'entreprises (Bodacc)	Création d'entreprises (Sirène) sur 4 ans	.Croissance (EAE et enquête TRM) . Nombre d'entreprises (Insee) . Coûts (Insee -Ses) . Taux de marge (EAE-SES) . Sous-traitance
Immatriculations véhicules PL	Données désagrégées Fichier Central des Automobiles et publiées par l'ORT	-	-	Immatriculation poids lourds neufs (SES)	-	-
Trafics	Autoroute du Sud de la France (passage Perthus uniquement)	-	-	- ASFA - CPDP et indice SIREDO du CETE	-	-

### Les données sociales : les entreprises et l'emploi

Le tableau ci-après montre la diversité des sources exploitées d'une région à l'autre. On notera aussi que certaines grandes sources nationales (telle que l'EAE), qui sont pourtant désagrégées au niveau régional, sont laissées de côté.

Ainsi, en ce qui concerne le dénombrement des entreprises et/ou établissements de transport régionaux, un TBSR utilise le fichier Galaxi et les autres le fichier Sirène.

L'Unedic est une source utilisée par tous pour dénombrer l'emploi salarié régional. On notera que les TBSR sont bien sur le seul champ de l'emploi salarié puisqu'aucun n'appréhende la population des artisans routiers.

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de-Calais	National Bilan social SES
<b>Établissements</b>	DRE, fichier Galaxi	Évolution du nombre d'Ets (Sirène)	Évolution du nombre d'Ets (Sirène)	Évolution du nombre d'Ets (Sirène)	Sirène et Insee sur 6 ans +  désagrégation des données par taille d'effectif	-
<b>Emploi salarié</b>	UNEDIC <sup>40</sup> Données rétrospectives sur plusieurs années (1992-2000)	UNEDIC avec tranches d'effectif pour les 5 dernières années	Essentiellement l'INSEE, UNEDIC + exploitation des DMMO	INSEE série rétrospective sur 4 ans	Approche amodale série rétrospective sur 9 ans à partir des données INSEE + UNEDIC	L'emploi est appréhendé à partir de : . l'Unedic . l'EAE . les travaux de la DARES et de quelques enquêtes de conjoncture
<b>DADS</b>	-	L'exploitation des DADS a permis : .une répartition des salariés par tranche d'effectif, CSP, tranche d'âge... + une exploitation spécifique pour le compte propre.	Etude spécifique menée en 1997 sur l'exploitation des DADS	-	-	Les données plus fines sur l'emploi sont obtenues à partir de l'exploitation des DADS
<b>Chômage</b>	ANPE (flux et stocks par trimestre)	Offres et demandes d'emploi (ANPE)	-	-	Demandes d'emploi enregistrées par an (3 dernières années) + par âge + offres d'emploi	DEFM

<sup>40</sup> - La plupart des TBSR mentionne cette source en tant que source Assedic. Il est cependant plus juste de parler d'Unedic, celle-ci rassemblant les Assedic. Rappelons que l'Unedic est chargée de produire périodiquement les statistiques de l'emploi des salariés affiliés au régime d'assurance chômage.

	Languedoc -Roussillon	Midi- Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de- Calais	National Bilan social SES
<b>Codes ROME</b>	431-13 431-14 433-31 433-32 613-11 613-12 <sup>41</sup>	431-13 431-14 Agents de stockage Agents de manipulation	-	-	431-11 431-12 431-13 431-14 431-21 432 433 434 613	-
<b>Répartition des effectifs par grande famille professionnelle<sup>42</sup></b>	-	Exploitation du TBEF de l'AFT-Iftim	-	-	Tableau de bord régional de l'AFT- IFTIM Série rétrospective sur 5 ans par mode + par âge et ancienneté + tranches d'âge de la famille conduite	-
<b>Embauches</b>	-	-	-	-	Tableau de bord régional de l'AFT- IFTIM Série rétrospective	-

L'exploitation des Déclarations Annuelles de Données Sociales (DADS) a été effectuée par deux régions : Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes. Elle s'avère particulièrement riche en informations :

- répartition par tranche d'effectif des salariés des entreprises du TRM
- répartition par catégorie socioprofessionnelle (CSP) à deux chiffres
- répartition par tranche d'âge de l'ensemble des salariés par code NAF mais aussi par CSP
- répartition des salariés permanents par tranche de salaire net

<sup>41</sup> - 431113 Conducteur livreur, 43114 Conducteur TRM, 43331 Personnel administratif de la circulation, 43332 Affréteur, 61311 Responsable logistique, 61312 Responsable exploitation TRM

<sup>42</sup> - Le Tableau de bord régional de l'AFT couvre les codes NAF du périmètre de la Convention Collective "transports routiers et professions auxiliaires". Pour la SNCF les données sont celles du bilan social, pour le maritime celles des Quartiers des Affaires Maritimes, pour le fluvial celles de Voies Navigables de France (Observatoire régional du Transport Fluvial) et pour l'aérien sont données uniquement les statistiques emploi de l'aéroport Lille-Lesquin.

- rapport des salaires moyens de la Région comparée à la France entière.

La DADS permet aussi de disposer de données sur la population des conducteurs du compte propre régional.

Les données ANPE sont exploitées dans trois TBSR. Mais certains prennent en compte offres et demandes d'emploi, d'autres seulement les demandes. Par ailleurs, si les codes ROME conducteurs (43113 & 43114) sont pris en compte par tous, les autres codes retenus varient d'un TBSR à l'autre.

Les données issues des tableaux de bord régionaux de l'AFT-IFTIM sur la répartition des salariés par grandes familles professionnelles sont reprises dans les TBSR de Midi-Pyrénées et de Nord Pas-de-Calais. On notera aussi que seul le Nord Pas-de-Calais retient une autre donnée émanant de cette même source : le turn-over.

Les données emploi doivent donc elles aussi être harmonisées d'un TBSR à l'autre. Par ailleurs, une exploitation plus systématique d'un certain nombre d'autres données serait de nature à enrichir l'analyse. Parmi celles-ci figurent : l'EAE, les données de la Carcept...

En ce qui concerne l'EAE, c'est une des rares sources qui permet de croiser des données économiques et des données sur l'emploi. Les données CARCEPT permettent une répartition des effectifs selon les principales catégories de la convention collective route mais aussi de disposer de pyramides des âges, de pyramides des ancienneté...

#### **Les données sociales : La formation**

En ce qui concerne les données formations, elles sont, à l'exception des données sur les formations obligatoires, peu nombreuses et également différentes d'une région à l'autre. On constate également qu'aucune donnée émanant des OPCA régionaux (entre autres sur l'alternance) n'est exploitée.

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas- de- Calais	National BS/SES
Généralités	-	-	-	-	-	Répartition des salariés par diplôme (Enquête emploi) .Diplôme par conducteurs (enquête DTT/SES)...

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas- de- Calais	National BS/SES
<b>Formation initiale</b>	-	-	-	-	Répartition des élèves en années terminales par filière de formation (scolaire, apprentissage, contrat de qualif... (données ORFQE et rectorat).	CAP, BEP, BAC Pro... données CPENF FIMO (DTT)
<b>Formation continue</b>	-	-	-	Total des heures stagiaires distinguant FIMO et autres	-	Nature de des formations suivies (DTT/SES) + Effort de formation des entreprises (CEREQ)
<b>Formations obligatoires</b>	Attestation FCOS FIMO	Attestation FCOS FIMO + attestation capacité professionnelle	-	Attestation de capacité	Attestation FCOS FIMO + attestation capacité professionnelle	Bilan des FCOS et FIMO (DTT)

### Les données sociales : conditions de travail

Dans les TBSR, les conditions de travail recouvrent les items suivants :

- les accidents du travail,
- les accidents de la circulation impliquant un poids lourd,
- le comportement par rapport au respect de la réglementation,
- la durée du travail,
- la rémunération.

En ce qui concerne les deux premiers items, les sources exploitées sont homogènes : la CRAM pour les accidents du travail et l'ONISR pour les accidents de la circulation.

Les résultats des contrôles effectués par la DRE sont présents dans les TBSR de Languedoc-Roussillon et de Nord Pas-de-Calais. En revanche, aucun de ces tableaux de bord régionaux ne contient de données provenant des contrôles des DRTT (rappelons que ceux-ci sont remis régulièrement aux partenaires sociaux lors des réunions des commissions de suivi).

La durée du travail, donnée importante dans le cadre de l'appréhension de l'impact du Contrat de Progrès, n'est appréhendée comme cela est logique qu'à partir des données issues de sondages directs auprès de conducteurs ; ce qui est le cas seulement des Pays de Loire.

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de-Calais	National BS / SES
Accidents du travail	CRAM mais avec un périmètre plus large : celui du CTN 12 (8 codes NAF)	CRAM MP Nombre d'accidents mais aussi nature et siège des lésions + âge des accidentés.	-	CRAM PL	CRAM NPC	CNAM
Accidents de la circulation impliquant des poids-lourds	ONISR/DSC R	SETRA	-	ONISR/DSCR	DRE + service Régional d'infrastructures et de la sécurité routière	ONISR/DSCR
Comportement réglementaire	Rapport d'activité des contrôles DRE	-	-	Vitesse moyenne (ONSIR) et poids lourds en surcharge (CETE)	Contrôle sur route du Service Régional des Transports de la DRE + DRTT pour les contrôles en entreprise	-
Durée du travail	-	-	-	ORT baromètre mensuel d'opinions des conducteurs et SES enquête trimestrielle	-	Durée globale du TT, déterminants du rythme de travail, nombre de jours travaillés,... Enquête conjoncturelle DTT/SES

	Languedoc-Roussillon	Midi-Pyrénées	Rhône-Alpes	Pays de Loire	Nord Pas-de-Calais	National BS / SES
Rémunération	-	DADS pour compte propre et compte d'autrui	-	ORT Baromètre mensuel d'opinions des conducteurs Rémunération moyenne + frais de route	Données de la CARCEPT (pas pour toutes les années)	Progression des salaires (ACEMO), comparaison avec autres secteurs (DADS), frais de route (SES/DTT), + Carcept pour salaire moyen annuel selon la catégorie de véhicules
Dossiers d'allègement de charge sur les bas-salaires	-	-	-	-	DTT TS1	-

En conclusion de cette première présentation, on peut dire que "Le tableau de bord présentant les données sociales régionales", constitue pour les démarches d'observation qui les ont instauré un outil de base et de référence pour les divers travaux d'études plus qualitatifs. La production de certaines régions s'est par ailleurs limitée à ce TBSR. C'est le cas notamment de la région Nord Pas-de-Calais.

Cependant, aujourd'hui, il semble important de solliciter l'expertise du SES sur cette production et d'introduire un minimum de standardisation dans l'élaboration de ces tableaux de bord ; standardisation qui permettrait de pouvoir comparer les données d'une région à l'autre. Par ailleurs, cette dernière pourrait aussi permettre de réaliser une économie d'échelle dans la collecte des données. A titre d'exemple, les données Carcept désagrégées au niveau régional pourraient être demandées par les partenaires sociaux pour l'ensemble des régions et non au coup par coup. De même, le SES pourrait proposer un traitement standard de l'EAE à toutes les régions. Il pourrait également être demandé à la CNAM des modifications dans la construction de ces nomenclatures d'enregistrement des accidents qui permettraient de localiser ces derniers (à quai, sur route...). Par ailleurs, la convention passée par la région Languedoc-Roussillon avec les principaux producteurs de données sociales régionales peut aussi être reproduite dans d'autres régions car elle crée un véritable partenariat avec des organismes tels que l'ANPE, l'UNEDIC, la CRAM... La question des rapports avec l'INSEE demeure cependant posée puisqu'en principe cet organisme fait payer ses prestations.

Est-il envisageable d'élaborer une convention-type de fournitures de données reproductibles dans toutes les régions<sup>43</sup> ?

La question des commentaires sur les données recueillies demeure elle aussi posée. Le parti-pris des DRE réalisant un TBSR semble être de livrer des données brutes et non commentées. Nous pensons, quant à nous, qu'un minimum de commentaires est nécessaire pour pouvoir engager un débat avec les partenaires des "observatoires". Pointer certaines tendances, mettre en perspective les données, suivre les grandes évolutions, voire être critique sur cette production quantitative..., c'est aussi redonner à cette observation sociale quantitative tout son sens.

D'expérience, nous savons aussi que le commentaire de chiffres est un exercice qui demande une bonne connaissance des conditions dans lesquelles les données sont produites, car : "*les données ne sont jamais données ; elles sont le résultat d'un processus de production, d'une pratique sociale*"<sup>44</sup>. Or, faute d'un minimum d'expertise partagée par l'ensemble des partenaires régionaux, cette production de chiffres risque donc d'être, à terme, perçue comme décevante, voire inutile si les TBSR se bornent à être de simples "*photocopieurs du chiffre*"<sup>45</sup>. L'animation d'une démarche d'observation sociale en région passe donc bien aussi par là ; à charge pour la centrale de former un minimum les "interlocuteurs sociaux" des DRE pour la rendre possible.

### } **Les autres productions des OSRT**

Retrouver, classer et analyser la production des démarches d'observation sociale en région n'est pas chose facile. Tout d'abord cette production n'a pas fait l'objet d'un archivage systématique ou de la constitution d'une base de données. Seule la DTT a centralisé la plupart de ces travaux car elle anime le "réseau" des OSRT et, surtout, finance la plupart d'entre eux.

Par ailleurs, ces travaux ayant rarement été mis en œuvre dans le cadre d'un observatoire social formalisé, ils se confondent bien souvent avec la production générale des ORT. De plus, les points d'articulation entre les deux démarches d'observation sont multiples (cf. chapitre 1). Rappelons que:

- Les crédits des OST sont inscrits dans les demandes de financement et les attributions de crédits au titre du "guichet unique" ; l'observation sociale des transports constitue l'un des points de la liste des thèmes proposés aux DRE.

---

<sup>43</sup> D'expérience nous savons aussi que les coûts de traitement des données peuvent varier considérablement d'une région à l'autre... Les DADS, mais aussi les DMMO... sont des données intéressantes pour un TBSR si elles peuvent être facilement et régulièrement obtenues.

<sup>44</sup> Cf. *Observatoire du transport routier : le thermomètre est cassé*, Patrice Salini, Bulletin des transports et de la logistique, n° 2754, mai 1998.

<sup>45</sup> In : Patrice Salini, op. cit.

- Au sein des DRE, thématiques sociales et thématiques économiques concernant les transports sont souvent associées dans les mêmes services.

La plupart des problématiques qui motivent les professions du transport ont une dimension "sociale" évidente : respect des temps minima d'acheminement, les temps autres que la conduite, la promotion du métier, le recrutement... Néanmoins, dans le cadre de ce rapport, nous nous sommes attachés à repérer l'ensemble des travaux ayant "*une problématique sociale*" dans les régions concernées.

### La production des dispositifs d'observation sociale dans les régions enquêtées (hors tableau de bord)

Les travaux ont été consultés à la DTT mais aussi dans les régions. Le tableau de synthèse joint en annexe 1 les inventorie (période 1996-2000) et les décrit en prenant en compte :

- leur appellation exacte (appellation qui varie selon les documents consultés),
- leur nature : étude, outil pédagogique, animation et sensibilisation...
- la date de publication,
- la source de financement,
- la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre,
- le partenariat éventuel,
- l'objectif visé,
- la méthodologie et le contenu.

Le tableau ci-après résume cette production dans ces grandes lignes.

Régions	Travaux	Date de publication	Emploi	Conditions de travail	Rémunération	Formation	Temps de travail	Relations Trs/chargeurs	Contrat de progrès	Sécurité
LR	Les accords sociaux : l'avis des conducteurs	1996							X	
LR	Transports : la route du progrès	1997							X	
LR	Monographies d'entreprises de TRM en Languedoc Roussillon	1998							X	
LR	La méthode des "habiletés"	1999	X							
LR	Mise en place d'un réseau public de cadrage	1998	X							
LR	Modélisation d'un observatoire social du TRM	1995	X							
MP	Établissement d'un système régional d'observation des effets des accords sociaux des 23/11/94 et 20/01/95	1997	X	X		X	X		X	
MP	Relations entre transporteurs, chargeurs et destinataires	1996						X	X	
MP	Sécurité routière et formation professionnelle dans le TRM	1996				X				X
MP	Plaquette : "Ton disque te parle... écoute."	1998							X	

	Travaux	Date de publication	Emploi	Conditions de travail	Rémunération	Formation	Temps de travail	Relations Trs/chargeurs	Contrat de progrès	Sécurité
PL	Baromètre d'opinions des conducteurs routiers	1994	X	X	X	X	X	X	X	X
PL	Principales conséquences d'un moindre respect de la réglementation aux temps de conduite et de repos	1996					X		X	X
PL	Relations financières et sociales dans les entreprises de TRM	1996							X	
PL	Relations formation-emploi dans le TRM	1997	X			X	X			
PL	Étude sur la gestion des temps d'attente des transporteurs sur les aires de réception ou d'expédition des entrepôts de la grande distribution non spécialisée	1997					X	X		
PL	Évaluation de la formation initiale minimale obligatoire des conducteurs routiers marchandises	1998				X				
PL	Carte de temps minima de conduite et d'acheminement des marchandises	1998					X			
PL	Les modèles de Gestion Sociale dans les Entreprises de Transports	1998							X	
PL	Accidents du travail et procès verbaux	1999							X	
PL	Enjeux des temps d'attente dans le TRM	1995					X	X		
PL	Qualité et emploi : stratégie des chefs d'entreprises dans le TRM	1997	X							
RA	La gestion des temps dans l'entreprise de transport : "faire d'une obligation un atout pour votre entreprise".	1995					X		X	
RA	Contribution de la DRE RA et de la DRTT à un recueil de données dans le domaine de l'emploi	1996	X							
RA	Exploitation des DADS : contribution de la DRE RA et de la DRTT à l'observation sociale en région	1997	X							
RA	Temps et rémunérations des conducteurs en Rhône Alpes (analyse des dossiers d'allègement de charges sociales)	1997			X		X			
RA	Le protocole de sécurité	1997					X			
RA	Les temps autres que la conduite : malette outils	1998					X			
RA	Contribution de la DRE pour une approche des données sur le contrôle routiers en région (confidentiel)	1998								X
RA	Formation et emploi : quelles pratiques de l'alternance pour les conducteurs routiers ?	1999	X			X				
RA	Sécurité et formation des conducteurs routiers dans le TRM.	1999				X				X
RA	Formation et emploi dans les transports routiers et la logistique : analyse comparative des contrats d'objectifs ; leviers et enjeux régionaux	1999	X			X				
RA	Aide à la mise en place du volet social du contrat de progrès (sécurité)	1996							X	
RA	Fiches techniques	depuis 1996	X	X	X	X	X	X	X	X

En ce qui concerne les résultats, il ne nous a pas été possible de les résumer dans ce tableau de synthèse mentionné précédemment (annexe 1). Leur impact est également difficile à évaluer car les interlocuteurs rencontrés, qu'ils soient ou non ceux qui les ont commandités, ont des difficultés à en apprécier concrètement l'impact. Nous avons néanmoins une appréciation de cet impact auprès des partenaires sociaux à travers l'enquête réalisée auprès des membres des commissions de suivi des régions Nord Pas-de-Calais, Pays de Loire et Rhône-Alpes.

En ce qui concerne les thèmes des travaux et actions engagés, nous les avons appréhendés à travers des mots clés. Les tableaux reprenant ces éléments sont également joints en annexe. Les résultats sont les suivants :

- conditions et temps de travail : 15
- mise en place du Contrat de Progrès : 14
- emploi : 12
- formation : 9
- sécurité : 6
- rémunération : 6
- relations chargeurs/transporteurs : 5

Les conditions de travail et le temps de travail, la mise en place du Contrat de Progrès et l'emploi sont donc parmi les thèmes les plus fréquemment pris en compte dans les travaux qualitatifs de l'observation sociale des cinq régions.

La maîtrise d'ouvrage est généralement celle de la Division des Transports de la DRE concernée, et plus rarement, une maîtrise d'ouvrage partagée avec les DRTT ou, plus exceptionnellement encore, avec d'autres organismes (ADEME).

La maîtrise d'œuvre se partage comme suit :

- des travaux réalisés en régie directe (Rhône-Alpes notamment) par les directions transports des DRE,
- des travaux confiés à des cabinets extérieurs,
- des travaux réalisés par l'ORT (Pays de Loire notamment).

Les objectifs poursuivis sont directement ceux associés au Contrat de Progrès et aux textes législatifs qui ont suivis (formation...). Ils peuvent se résumer comme suit :

- suivre les effets du Contrat de Progrès,
- refléter le mieux possible la conjoncture sociale régionale,
- faire le point sur un certain nombre de difficultés rencontrées par la profession : recrutement, ...
- engager des réflexions sur des thèmes qui préoccupent le secteur depuis longtemps tels que l'adéquation formation/sécurité...
- définir des outils pour aider les chefs d'entreprise à mieux respecter les législations en vigueur...

- recueillir les témoignages des conducteurs sur l'impact de la mise en œuvre des nouveaux textes...

On notera qu'à ce jour, et malgré l'entrée en vigueur des textes, la réduction du temps de travail n'a pas fait l'objet de travaux spécifiques dans le cadre des démarches d'observation sociale.

La plupart des travaux reposent sur des enquêtes ou sondages soit auprès des entreprises, soit auprès des conducteurs. Pour éviter la multiplication des sollicitations tous azimuts certains travaux se sont également efforcés, avec des fortunes diverses, de mettre en place des panels à enquêter. C'est notamment le cas du baromètre d'opinion des conducteurs de Pays de Loire qui repose sur un panel de conducteurs volontaires interrogés chaque fin de semaine.

Les différents travaux ayant circulés, dans le cadre des rencontres entre observatoires organisées par la DTT notamment, les méthodologies mises en œuvre ont parfois été reprises d'une région à l'autre. Cependant, il nous semble que cette capitalisation pourrait être encore davantage développée.

De notre travail de terrain nous gardons néanmoins le sentiment d'une dynamique de production qualitative qui tend à s'essouffler et, ce contrairement à la réalisation des TBSR qui, lorsqu'ils sont mis en place, ne sont plus remis en question.

Les raisons de cette situation sont à rechercher dans :

- l'incertitude quant aux moyens humains et financiers mobilisables par les DRE pour animer une démarche d'observation sociale : devenir des crédits alloués par la DTT à ces travaux, affectation de personnel...
- l'incertitude sur les relations DRE et DRTT dans le cadre de la mobilisation des partenaires sociaux autour de ces démarches,
- les difficultés rencontrées en région pour développer une véritable expertise en matière d'observation sociale et le soutien trop lointain de la "centrale" en ce domaine,
- l'absence d'un retour clair sur l'utilisation que les différents partenaires de ces démarches d'observation font des travaux.

} ***Les moyens humains et financiers mis à la disposition des dispositifs d'observation sociale en région***

En ce qui concerne le financement des travaux, nous avons eu beaucoup de mal à en déterminer l'origine. Les travaux d'étude ayant trait à l'observation sociale régionale sont financés selon le principe du "guichet unique" ouvert à la DTT pour les études à caractère tant économique (travaux des ORT) que

social. Ce "guichet" mobilise une ligne budgétaire fortement sollicitée puisque, en plus des travaux d'études eux-mêmes, elle est également destinée à financer l'animation de ces travaux, leur diffusion...

Le schéma de financement de ces travaux, suivi dans la majorité des cas, a été le suivant : une fois par an (en novembre ?), les DRE (Division des transports) transmettent à la DTT des fiches descriptives correspondant à un programme d'actions et d'études à développer en région pour l'année suivante. Dans la plupart des cas, ces thèmes sont issus de réflexions ou d'actions menées en concertation avec les partenaires du TRM (par exemple : soutenir la réflexion et trouver des synergies pour l'application du volet social du Contrat de Progrès). Ces propositions sont retranscrites dans une série de fiches comprenant :

- le champ de l'étude (voyageurs, marchandises, tous modes)
- la description du problème et du contexte régional
- les objectifs
- l'intérêt et l'urgence de la réflexion
- la méthodologie envisagée
- les modalités de réalisation
- le coût total
- les co-financements
- les prestataires envisagés
- la durée des travaux
- le niveau de priorité (de 1 à 3 )
- la composition du comité de pilotage
- les modes de diffusion

Ces propositions sont, en général, précédées du bilan des travaux entrepris l'année précédente. On notera également que certaines régions, entre autres Rhône-Alpes, ont cherché des co-financements du côté de leur Conseil Régional, apparemment sans succès.

Les moyens mis à disposition pour faire vivre ces dispositifs d'observation sociale sont donc modestes. On peut cependant y inclure la mise à disposition, plus ou moins formelle, d'agents de l'Équipement (cadre A) qui assurent pour les DRE le suivi de ces dispositifs, voire la réalisation de certains travaux lorsqu'ils sont en régie directe. La personnalité et la compétence de ces "animateurs" de l'observation sociale régionale dans le TRM est très importante. Outre un intérêt pour les problématiques sociales, ils doivent également posséder un minimum d'expertise dans ce domaine pour préparer les cahiers des charges, encadrer les travaux lorsqu'ils sont externalisés mais aussi être à l'écoute des partenaires sociaux et surtout être capables de comprendre les enjeux qui peuvent les unir ou désunir.... Ils doivent également être capables de travailler en collaboration étroite avec le Directeur régional du travail et des transports... Bref, le relationnel joue dans ce poste un rôle très important. Jusqu'à ce jour, hormis les réunions trimestrielles de rencontres entre "observatoires" organisées par la DTT, leur formation s'est effectuée

"sur le tas" alors que leur formation initiale ne les préparait pas à tenir ce poste. Dans un certain nombre de régions, cet animateur du social est également celui de l'ORT.

Au niveau national, si la mise en place de ces dispositifs régionaux a été un enjeu important pour la DTT, l'affectation de moyens, notamment humain, à cette tâche ne semble pas avoir été à la mesure de celui-ci. Actuellement, la coordination de l'ensemble de ces démarches régionales est dévolue à un unique agent, dont ce n'est d'ailleurs pas la seule fonction. Par ailleurs, la capitalisation des travaux réalisés n'existe aujourd'hui que sous la forme d'un archivage sommaire et la mémoire de la création de ces dispositifs en région, bien que récente, se perd déjà.

De même, et bien que la situation semble aujourd'hui s'améliorer, l'expertise du SES/DAEI (cf. supra) n'a été que modérément sollicitée pour encadrer les travaux, notamment quantitatifs, réalisés en région. Cette absence d'un minimum d'encadrement a d'ailleurs favorisé des initiatives régionales dont la faisabilité était plus qu'incertaine, en particulier sur des thématiques telles que le temps de travail et la rémunération<sup>46</sup>.

## 9. L'OPINION DES PARTENAIRES SOCIAUX SUR L'OBSERVATION SOCIALE EN REGION

### } *Le contexte de l'enquête*

A notre connaissance, on ne dispose à ce jour que de peu d'éléments pour appréhender l'opinion des partenaires sociaux sur les dispositifs d'observation sociale dans les transports, qu'ils soient nationaux (SES/DAEI, CNT, ...) ou régionaux<sup>47</sup>. Néanmoins, on peut penser que leur participation aux réunions de restitution des travaux d'observation sociale est un des critères d'évaluation de leur adhésion à ce type de démarche et l'on peut dire que ces réunions (essentiellement les commissions de suivi) ne semblent pas avoir manqué de participants.

Solliciter l'opinion des représentants employeurs et salariés sur cette question n'est pas facile du fait même de la configuration dans laquelle se déroule cette observation. Comme nous l'avons vu précédemment, les résultats des travaux d'observation sociale sont souvent présentés dans le cadre des commissions de suivi. C'est le cas notamment en Rhône-Alpes, Pays de Loire, Nord Pas-de-Calais et Midi-Pyrénées (au démarrage de la mise en place du dispositif tout du moins). En revanche, en Languedoc-Roussillon, il semble que les réunions soient plus informelles et se tiennent au coup par coup en fonction de l'avancée des travaux. De plus, lorsque des réunions spécifiques sont organisées, y compris pour mettre en place un "observatoire" (ce fut

<sup>46</sup> - Notamment parce qu'elles ne prenaient pas en compte un certain nombre de règles – formelles et informelles – régissant l'accès aux données quantitatives dans les entreprises.

<sup>47</sup> - Rappelons qu'en 1998, le PREDIT avait demandé au Cabinet BDCC de recueillir auprès de partenaires sociaux et professionnels leurs propositions et centre d'intérêt en matière "d'emploi et de veille sociale".

récemment le cas de la Lorraine, évoqué dans les paragraphes précédents), le partenariat réuni est analogue à celui de la Commission de suivi, élargi si besoin à d'autres participants.

Ce schéma est cependant un peu simplificateur car chaque région le décline de manière particulière en fonction, entre autres, des travaux engagés ou de l'état du dialogue social (ou institutionnel) régional. Ainsi, dans le cas des Pays de Loire, bien que l'existence d'un Observatoire social transport (OST) repose sur une Charte (*op. cit.*), les partenaires signataires n'ayant pas été réunis depuis près de deux ans, c'est la Commission de suivi qui poursuit seule la dynamique engagée. A titre d'exemple, il nous a été demandé, comme ce fut également le cas dans le Nord Pas-de-Calais, de venir présenter les résultats de la partie régionale de l'enquête réalisée dans le cadre de l'étude de la FIMO et de la FCOS à la demande de la DTT (*op. cit.*). Les travaux présentés ne sont donc pas toujours ceux entrepris spécifiquement dans le cadre de la demande régionale de production d'observation sociale.

Dans ce contexte, pour la plupart des partenaires sociaux, les travaux d'observation sociale tels qu'identifiés précédemment et les travaux présentés dans les commissions de suivi se confondent donc. Ce qui nous fait dire, et les résultats de l'enquête ci-dessous le confirment, que le repère fort pour les professionnels est bien la Commission de suivi et non pas le contexte particulier dans lequel se déroule l'observation sociale.

L'observation sociale est bien perçue alors par les représentants professionnels comme faisant partie d'un dispositif plus large de concertation entre eux et leurs administrations régionales : DRE et DRTT surtout, mais aussi lorsque le partenariat est élargi : ANPE, DTEFP...

Rappelons que le projet initial de la recherche était d'interroger tous les partenaires sociaux des cinq régions concernées. Nous avons considéré que les membres des Commissions de suivi étaient représentatifs de ce partenariat régional et les avons donc contacté via les DRTT des trois régions suivantes : Nord Pas-de-Calais, Pays de Loire et Rhône-Alpes.

En Rhône-Alpes, nous avons réalisé une série d'entretiens directs avec plusieurs des partenaires sociaux membres de la Commission de suivi. Cependant, ces entretiens ont été difficiles car ils ont rapidement "déborder" sur une appréciation plus globale des problèmes sociaux actuels. A la suite de cette première expérience, nous avons décidé de construire un questionnaire à questions fermées qui a été adressé aux membres des commissions de suivi des deux autres régions et dont les résultats sont exploités et analysés ci-après<sup>48</sup>.

---

<sup>48</sup> - Nous avons complété cet envoi par le recodage selon le nouveau questionnaire des entretiens directs de Rhône-Alpes.

En Nord Pas-de-Calais comme en Pays de Loire, nous avons pu remettre notre questionnaire directement aux membres de la Commission de suivi lors des deux réunions où nous avons été invitée à présenter nos travaux. L'explication directe des conditions de réalisation de cette enquête a donné de bons résultats quant aux retours des questionnaires mais de moins bons en Pays de Loire<sup>49</sup>.

C'est donc au total quatre questionnaires émanant de représentants salariés et sept questionnaires de représentants employeurs qui ont été exploités dans le tableau ci-dessous<sup>50</sup>. Il faut donc prendre les résultats de cette enquête pour ce qu'ils sont : un sondage parmi les partenaires sociaux des démarches d'observation sociale en région et non pas une enquête exhaustive. Cette dernière pourrait d'ailleurs être réalisée dans l'ensemble des 22 régions car le questionnaire construit dans le cadre de la présente recherche nous semble être exhaustif quant aux questions à poser aux partenaires sociaux.

### Les résultats de l'enquête

#### **Le point de vue des représentants professionnels sur l'observation sociale régionale dans les transports<sup>51</sup>**

Questions	Réponses Représentants des salariés (4 questionnaires)	Réponses Représentants des employeurs (7 employeurs)
Question 1 : <i>Dans quelles structures régionales représentez-vous votre organisation ?</i>	4 Commission de suivi des accords sociaux, 4 dans les CSA 4 dans les Comités régionaux des transports (CRT)	6 réponses ORT 7 Commission de suivi 2 réponses OSRT et 5 réponses "n'existe pas" 5 CSA 4 CRT
Question 2 : <i>Dans votre région, l'Observation Sociale dans les transports routiers de marchandises se déroule dans le cadre de...</i>	Commission de suivi des accords sociaux (réponse unanime)	7 Commission de suivi des accords 2 ORT + 1 remarque : "des redondances avec le TBEF de l'AFT".
Question 3 : <i>Votre organisation a-t-elle joué un rôle dans la mise en œuvre d'une démarche d'observation sociale dans la Région ?</i>	4 oui	6 oui
Questions 4, 5 et 6 : <i>Estimez-vous que le partenariat réuni régionalement en matière d'observation sociale dans les transports :</i> - <i>est bien adapté ?</i> - <i>devrait être élargi ?</i>	3 réponses le jugent bien adaptées 1 réponse mentionne qu'il devrait être élargi aux donneurs d'ordre des entreprises et à d'autres organismes de formation que	6 oui 1 non : "Ce n'est pas un problème de partenariat. C'est un problème d'indépendance de l'administration". + "Il faut élargir à l'ANPE et les services concernés de la Région"

<sup>49</sup> - La période des congés d'été n'a par ailleurs pas facilité les retours...

<sup>50</sup> - Rappelons que le nombre de représentants professionnels participant au comité de suivi est, en moyenne, d'une douzaine de personnes par région.

<sup>51</sup> - Le questionnaire est joint en annexe.

- devrait être restreint ?	l'AFT (ex : AFPA)	+ Dans toutes les régions, il y a une sur-représentation des "institutionnels" au détriment des professionnels".
----------------------------	-------------------	--

Questions	Réponses Représentants des salariés (4 questionnaires)	Réponses Représentant des employeurs (7 employeurs)
Question 7 : <i>Dans votre région, qui anime globalement la démarche d'observation sociale</i> : : La DRE ? La DRTT ? Co-animation DRE-DRTT ? Je ne sais pas ? Autres ?	1 DRTT. 3 co-animation DRE-DRTT	1 DRE 4 DRTT 2 conjointement DRE et DRTT
Question 8 : <i>Qui définit l'ordre du jour des réunions ?</i>	3 DRTT. 1 conjointement DRE et DRTT	3 DRTT 3 conjointement DRE et DRTT 1 ensemble des partenaires
Question 9 : <i>Qui détermine les thèmes des productions en matière d'observation sociale ?</i>	1 conjointement DRE et DRTT 3 l'ensemble des partenaires	1 DRE 5 DRTT 3 ensemble des partenaires (plusieurs réponses pour certains répondants)
Question 10 : <i>Qui choisit les prestataires pour la réalisation de ces travaux ?</i>	Les quatre réponses mentionnent conjointement la DRE et la DRTT	1 DRE 3 DRTT 3 ensemble des partenaires
Questions 11, 12 et 13 : <i>Plus généralement, pensez-vous que les partenaires sociaux sont suffisamment associés à la démarche d'observation sociale régionale?</i>	Une réponse est négative Les trois autres sont positives (une réponse précise : " <i>Notre organisation est régulièrement convoquée et présente. Nous pouvons donc donner nos positions</i> ). Pour la réponse négative : " <i>Trop d'entreprises échappent à l'observation par manque de moyens en effectif de l'administration. Trop de carences sociales et réglementaires du transport demeurent</i> ".	1 non réponse 2 non " <i>Que ce soit des réunions plus productives ou chacun peut s'exprimer et apprendre pour pouvoir progresser</i> " 3 oui
Question 14 : <i>Quels types de travaux vous semblent le plus utiles à réaliser dans le cadre d'un dispositif d'observation sociale</i> : (plusieurs réponses possibles)  - Des actions de com./information auprès des entreprises ? des salariés ? En général ? - Des outils d'informations ? - Des travaux d'études ? - Des travaux statistiques ? - Autres	Les actions de communication/infos auprès des entreprises sont plébiscitées (4 réponses). Puis viennent les actions de com. et info. auprès des salariés (2 réponses). Une seule réponse concerne les travaux d'études.	4 com.info entreprises 2 com.info salariés 1 com.info public en général 1 études 2 remarques : " <i>le baromètre d'opinion est un bon outil mais incomplet et trop de parti pris</i> " " <i>Développer des actions de com. auprès des chargeurs</i> ".
Question 15 : <i>En ce qui concerne les études quels types de problématiques doit-on privilégier ?</i> (plusieurs réponses possibles) (question 15)	2 suivi quantitatif des grandes données sociales. 1 les enquêtes d'opinion 2 les enquêtes sur la pratique des entreprises en matière de nouvelles réglementations	4 suivi quantitatif 7 enquêtes d'opinion 4 étude sur l'impact des réglementation... Autres : " <i>Des études sur les salaires et l'évolution des métiers</i> "

	sociales.	+ offre et demande d'emploi".
Questions	Réponses Représentants des salariés (4 questionnaires)	Réponses Représentants des employeurs (7 employeurs)
Question 16 : <i>Quels sont les thèmes qui vous semblent actuellement prioritaires ? (plusieurs réponses possibles)</i> (Question 16)	2 recrutement 4 durée du travail 4 conditions de travail 2 formation 3 concurrence européenne	7 recrutement 2 durée du travail 4 formation 1 conditions de travail 2 concurrence européenne Autres : "Des travaux sur l'image du métier mais aussi sur les sédentaires" "La GRH : adaptation, intégration et stabilisation".
Question 17 et 18 : <i>Parmi les travaux d'observation sociale qui ont été réalisés dans votre région, quel est celui que vous jugez le plus intéressant ? Et pourquoi ?</i>	Une réponse mentionne : le suivi de l'application du décret 38-40 et la RTT + le rôle de la CSA	. La RTT et les travaux réalisés à Calais 2 . Le baromètre d'opinion des conducteurs = baromètre du contrat de progrès . TBEF de l'AFT . Les informations sur la mise en place de la RTT : sujet brûlant . Les travaux sont en général plutôt intéressants . Les fiches techniques sont des outils intéressants . La question du baromètre : considérez-vous être assez payé ? ne doit pas être posée ou alors qu'elle le soit aussi au personnel de l'Équipement... et le résultat rendu public.
Question 20 : <i>Quelles utilisations votre organisation fait-elle des productions de cette observation sociale ? (plusieurs réponses possibles)</i>	4 réponses pour la diffusion aux militants 2 une aide à la prise de décision 1 débat avec les adhérents	5 simple info aux responsables 4 diffusion aux adhérents 1 à des fins directes de décision + Une mention dans notre lettre nationale
Question 21 : <i>Avez-vous des commentaires de vos adhérents par rapport aux travaux d'Observation sociale :</i>	3 réponses précisent que oui	5 ont des commentaires sur les travaux
Question 22 : <i>Depuis la mise en place de la démarche d'observation sociale, vos relations avec les partenaires institutionnels (DRE, DRTT...) ont-elles changé : Positivement ? Négativement ? N'ont pas changé ? (Question 22)</i>	3 réponses pour positivement 1 pour n'ont pas changé	4 positivement 2 n'ont pas changé 1 non réponse
Question 23 : <i>Depuis la mise en place de la démarche d'observation sociale, vos relations avec les autres</i>	3 réponses pour positivement 1 pour n'ont pas changé	4 positivement 2 n'ont pas changé 1 non-réponse

Questions	Réponses Représentant des salariés (4 questionnaires)	Réponses Représentant des employeurs (7 employeurs)
<i>partenaires sociaux ont-elles changé : Positivement ? Négativement ? N'ont pas changé ?</i>		
Question 24 : <i>Faut-il élargir l'observation sociale à d'autres modes de transport ?</i>	4 réponses positives	4 négatives 3 je ne sais pas
Question 25 : <i>Comment évaluez-vous le cadre dans lequel se développe actuellement l'observation sociale régionale en termes de fonctionnement?</i>	2 réponses positives 2 non-réponses	6 positivement 1 non réponse
Question 26 : <i>Le principal objectif de la mise en place de l'Observation Sociale en région est-il essentiellement pour vous ? (une seule réponse possible)</i>	3 réponses concernent la concertation avec les autres partenaires 2 réponses la production d'informations	5 concertation 3 production d'information 1 autres sans précision

### Questions ouvertes : avez-vous d'autres remarques à formuler ?

Remarques particulières formulées par les représentants salariés :

- *"La participation aux Commissions de suivi sert aussi à faire passer des messages entre partenaires".*

Remarques particulières formulées par les représentants employeurs :

- *"Pour gagner en qualité et en responsabilité la négociation paritaire doit être réinventée par les partenaires sociaux eux-mêmes. Les OSRT devraient être confiés à des collègues de DRH et des représentants de salariés plus représentatifs".*
- *"La Commission de suivi joue un rôle évident dans le social et en particulier celui d'améliorer les échanges entre partenaires. Par rapport, à la CCN de la profession, il devrait y avoir une écoute plus grande du régional".*
- *"Le comité de suivi joue un rôle fondamental en matière sociale. Son bon fonctionnement tient aussi à la personnalité du DRTT qui l'anime. Une personne devrait être dédiée à la réalisation et au suivi des travaux".*

### } **Commentaires sur les résultats**

### **La commission de suivi comme cadre de l'observation sociale régionale**

Les représentants régionaux tant salariés qu'employeurs siègent tous dans plusieurs instances régionales et au sein des Commissions de suivi. On notera que deux représentants employeurs déclarent siéger au sein d'un OSRT : ces réponses concernent les Pays de Loire/ les autres réponses mentionnent explicitement que l'OSRT n'existe pas.

A la question de savoir dans quel cadre se déroule l'observation sociale régionale les réponses ont été unanimes : la commission de suivi. De même, la plupart des représentants professionnels, salariés comme employeurs, déclarent avoir joué un rôle de la mise en place d'une démarche d'observation sociale régionale.

### **Les opinions sur le partenariat régional de cette observation**

Dans l'ensemble, les représentants professionnels jugent le partenariat de l'observation sociale bien adapté. Les suggestions pour un élargissement possible portent :

- du côté salarié : sur les chargeurs et les organismes des formations (pas seulement l'AFT)
- du côté employeur : Anpe et services concernés de la Région.

La question de l'élargissement aux services concernés des Conseils Généraux est une suggestion intéressante compte tenu, entre autres, de leurs attributions en matière de formation. Par ailleurs, plusieurs dispositifs d'observation sociale en région associent l'Anpe à leurs travaux. C'est entre autres le cas pour Languedoc-Roussillon puisque l'Anpe fait partie des organismes signataires de la convention portant sur la fourniture de données pour le tableau de bord social (cf. supra : paragraphe Languedoc-Roussillon). C'est aussi le cas du dispositif récemment créé en Lorraine.

Au niveau régional, la démarche d'observation sociale est perçue majoritairement par les partenaires sociaux comme étant portée conjointement par la DRTT et la DRE : la définition des ordres du jour revenant essentiellement à la DRTT ainsi que la détermination des thèmes de productions. Près de la moitié des réponses mentionnent également le fait que l'ensemble des partenaires sont associés à ces choix.

Les partenaires sociaux s'estiment dans leur ensemble suffisamment associés à l'ensemble du pilotage de la démarche, même si l'un d'entre eux exprime le souhait de réunions plus productives et plus ouvertes en termes d'expression. Rappelons que les entretiens directs en Rhône-Alpes nous ont aussi laissé l'impression de partenaires sociaux participants mais pas moteurs dans ce pilotage. Ce qui revient à dire que DRTT et DRE proposent et que les partenaires sociaux acceptent, ou, plus rarement, refusent. L'essoufflement constaté précédemment vient aussi de là. Depuis leur démarrage, ces dispositifs sont portés à bout de bras par les administrations concernées qui proposent, animent, réalisent (ou font réaliser), financent... En ce sens, ce qui

se passe dans le TRM n'est pas différent de ce qui se passe dans d'autres secteurs : l'observation sociale est, le plus souvent, portée par les pouvoirs publics ou imposée par eux dans le cadre de politiques bien définies notamment comme celle de la politique contractuelle de branche<sup>52</sup>. On en revient ici aux origines mêmes de la mise en place de cette observation sociale tant au niveau national que régional : le rapport Dobias, puis le Contrat de Progrès...

### **Les opinions des partenaires sociaux sur la production**

Alors que la production globale des dispositifs d'observation sociale régionaux a essentiellement porté sur la production de données quantitatives et d'études, les partenaires sociaux, salariés et employeurs confondus, expriment le souhait de voir se développer des actions de communication et d'information en direction des entreprises du secteur, de leurs salariés et, dans une moindre mesure, du public en général. Ce constat, qui demanderait à être approfondi, est important et porte à réfléchir sur la nature même de l'animation que devraient à l'avenir assurer conjointement les DRTT et les DRE. Il n'est pas non plus sans poser de problème, car autant on peut penser que les services concernés ont en interne les compétences pour piloter ou réaliser des travaux d'études (quantitatif ou qualitatif), autant une animation portant davantage sur de la communication et de la diffusion d'informations nous semble éloignée de la culture même de l'administration. Par ailleurs, communiquer demande à ce que l'ensemble des partenaires, institutionnels et sociaux, soient capables de se mettre d'accord sur les messages à faire passer ; en matière sociale rien n'est moins évident. De plus, le principal objectif assigné aux travaux d'observation sociale nous semble être le diagnostic partagé, l'amélioration du dialogue social... c'est-à-dire un objectif qui se situe bien en amont des décisions et donc de la communication qui les fera connaître.

Peut-être peut-on également lire dans ce résultat l'expression, chez les représentants professionnels, d'une exigence plus forte de changement de mentalité, voire de comportement du secteur du TRM en général. En effet, depuis la signature du contrat de progrès, ceux-ci portent, entre autres dans le cadre de leur participation aux Commissions de suivi, la responsabilité conjointe avec l'Etat des mutations sociales qui sont intervenues : décompte et rémunération de tous les temps, réduction du temps de travail des conducteurs comme des sédentaires, formations minimum obligatoires,... face à une base pas toujours convaincue de leur nécessité.

Quant aux types de travaux à privilégier, le suivi quantitatif des grandes données sociales semble davantage intéresser les représentants employeurs que ceux des salariés, tout comme les enquêtes d'opinion. En revanche, les salariés se déclarent plus intéressés par des enquêtes sur la pratique des entreprises en matière d'application de nouvelles réglementations sociales et les employeurs sur l'impact des réglementations.

---

<sup>52</sup> - La politique contractuelle de branche

Sur les thèmes prioritaires en matière d'observation sociale, le recrutement fait l'unanimité chez les employeurs, moins chez les salariés qui eux mettent en priorité la durée et les conditions de travail ; préoccupations qui ne sont pas cependant absentes chez tous les employeurs. La concurrence européenne semble préoccuper davantage les salariés et la formation, les employeurs.

Des travaux sur l'image du métier, les sédentaires et plus généralement la gestion des ressources humaines dans les entreprises sont suggérés par les employeurs.

### **Vers une observation sociale plus intermodale ?**

A la question de savoir si l'observation sociale devait en région élargir son champ à d'autres modes que le TRM, les représentants salariés ont unanimement répondu positivement (mais sans préciser de quels modes il s'agissait) ; l'avis des représentants employeurs étant lui plus partagé (4 réponses négatives et 3 je ne sais pas). Notons que c'est la seule question pour laquelle les réponses des représentants salariés et employeurs soient en opposition.

La question de l'évolution de l'observation sociale régionale vers l'intermodalité a souvent été évoquée, notamment au niveau national. Nous pensons, quant à nous, qu'une observation sociale aussi marquée par son caractère paritaire et par des finalités de renforcement du dialogue social, comme l'est le TRM, ne peut pas être intermodale. Elle doit pouvoir être définie par rapport au périmètre même qui est celui du dialogue social (ou de la branche professionnelle), soit le champ de la convention collective nationale route. Dans ce contexte, l'élargissement aux transports de voyageurs privés, au déménagement, aux transports de fonds... va donc de soit mais pas un élargissement à d'autres modes : aérien, ferroviaire, fluvial... De plus, le fait que la note circulaire de la DTT ait consacré le principe d'une autonomie de l'observation sociale par rapport aux ORT simplifie d'ailleurs le débat : cette dernière n'étant plus obligée d'être, comme l'est l'observation économique, intermodale. Si l'on considère que le champ de l'observation sociale en région est bien celui de la CCN, il faut alors en tirer les conséquences pour définir le champ pris en compte dans les tableaux de bord sociaux régionaux (codes NAF et codes ROME, entre autres).

### **L'observation sociale régionale : une démarche pour favoriser le dialogue social**

Les questions suivantes sur les finalités même de cette observation sociale contribuent à éclairer ce qui précède. La majorité des réponses consacrent cette observation comme un instrument du dialogue social : les relations entre les différents partenaires s'étant améliorées depuis sa mise en place. Cet objectif de concertation arrive d'ailleurs devant celui de la production de connaissances (ou d'informations, tel que formulée dans la question).

**En résumé**, on peut donc dire que pour les partenaires sociaux des trois régions enquêtées, l'observation sociale est identifiée comme faisant partie intégrante de la commission de suivi et ceci malgré des contextes régionaux différents (cf. supra : présentation des trois régions). Sa finalité première est bien la concertation entre salariés et employeurs, mais aussi entre partenaires sociaux et représentants de la DRTT et de la DRE. En ce sens, les objectifs que lui assignaient le rapport Dobias sont donc pleinement remplis.

## 10. COMPARAISON AVEC D'AUTRES DISPOSITIFS D'OBSERVATION REGIONAUX

Les exemples pris ci-dessous sont destinés à mettre le cas de l'observation sociale régionale dans les transports routiers en regard de celui du BTP, de la santé mais aussi d'un dispositif régional plus large incluant tous les secteurs. Ils montrent les permanences de cette observation tant dans ses objectifs que dans ses contenus mais aussi des modes de structuration dans l'articulation régional-national.

### } **Les OREF-BTP**

Les Observatoires régionaux emploi-formation (OREF) du BTP sont des outils de suivi de l'activité de la profession, de son système de formation et de l'analyse prospective de ses besoins. Ils ne cessent de progresser vers un maillage complet du territoire.

#### **L'importance des tableaux de bord**

**Les tableaux de bord sont les piliers de la production de ces observatoires régionaux.** Ils réunissent quinze à vingt indicateurs essentiels et une trame commune permet de comparer la plupart d'entre eux d'une région à l'autre.

Jacques Vuthan, du CCCA-BTP, a largement contribué à la conception et à la mise en forme de ces tableaux de bord. Ce qui explique, entre autres, **la forme standardisée des documents.** Cette homogénéité recherchée vise, à terme, une couverture nationale devant permettre au final des recoupements et des analyses utiles à tous. Chaque tableau de bord révèle ensuite les préoccupations particulières de sa région. Ainsi, l'outil permet plusieurs types de lecture comme par exemple : pour chaque indicateur de la trame commune, un pourcentage indiquant le poids relatif de la région par rapport au "national" offre la possibilité d'effectuer des comparaisons interrégionales. Mais ces mêmes pourcentages permettent aussi, dans chaque région, de jauger le poids respectif des phénomènes décrits et d'apprécier les équilibres ou déséquilibres. En Auvergne, par exemple, les jeunes en formation initiale représentent 2,3 % de l'effectif national, soit exactement la même proportion que celle des salariés. En revanche, les stagiaires en formation continue ne représentent que 1,9 % des stagiaires BTP en France. *"Il s'agit, explique Jacques Vuthan, d'un instrument de pilotage simple et pratique. Il doit permettre à la profession de suivre les évolutions par rapport à ses orientations. Le souci final est bien de savoir si l'offre de formation est adaptée au volume d'emploi ou d'activité. "*

#### **Des études en complément**

Production essentielle, les tableaux de bord régionaux ne représentent pourtant qu'un volet du travail des OREF-BTP. Chacun d'eux poursuit en parallèle de nombreuses études portant sur tel ou tel aspect de son champ d'intérêt. Celui de Rhône-Alpes a par exemple publié en juin 2000 une actualisation des besoins des entreprises en salariés qualifiés. Celui de Champagne-Ardenne vient de publier un ensemble de "fiches métier", qui propose un bilan sur l'emploi et la formation par métier. Le Languedoc-Roussillon conduit une série d'enquêtes sur les besoins des entreprises. Des études de besoins concernant l'emploi et la formation sont également en cours en Provence, en Haute-Normandie, en Île-de-France et en Poitou-Charentes...

### } **Les observatoires régionaux de la santé**

Le secteur de la santé et des affaires sociales est certainement celui qui, ces dernières années, a développé les dispositifs d'observation les plus nombreux. Bien que les grandes lignes de la politique sanitaire et sociale soient définies au niveau national, entre autres au niveau législatif, ces dispositifs sont régionaux. Il existe également une Fédération nationale des observatoires de la santé (FNORS). Aujourd'hui, les 26 Observatoires Régionaux de la Santé (ORS)<sup>53</sup> salarient 200 personnes (160 ETP) formant des équipes pluridisciplinaires permanentes. De plus, de nombreux administrateurs, conseillers scientifiques et experts participent à l'optimisation de leurs activités. En termes de moyens financiers, le budget total des 26 ORS s'élève à plus de 60 millions de francs dont la moitié provient de l'État (ligne budgétaire du ministère de l'Emploi et de la Solidarité pour les observatoires ou commandes spécifiques émanant de l'échelon national ou local) ; l'autre moitié provenant de divers autres financeurs nationaux, régionaux ou locaux tels que les collectivités territoriales, les organismes de protection sociale, les établissements de santé publics ou privés, les organismes professionnels...

Dans chaque région, les Observatoires Régionaux de la Santé (ORS) contribuent depuis les années 80 à la mise à disposition des informations sur la santé, recherchant les données disponibles, les validant, les analysant et les diffusant, favorisant ainsi leur prise en compte dans les décisions. Plusieurs documents concernant les ORS mentionnent également le fait que : *"L'indépendance des ORS, qui ne sont pas directement impliqués dans la gestion du système de santé, leur permet de réaliser des observations et des analyses objectives recevables par tous"*.

L'observation de la santé ne peut reposer uniquement sur des recueils systématiques de données, elle doit aussi être complétée par des enquêtes ponctuelles sur des populations particulières ou à des niveaux géographiques adaptés. Depuis leur création, les ORS, remplissent ainsi plusieurs missions : une activité d'études (plus de 1200 travaux depuis 1990) mais aussi une activité documentaire et une participation à de nombreux groupes de réflexion

---

<sup>53</sup> - 26 ORS car le zonage des régions pour la santé ne recouvre pas tout à fait celui des régions administratives.

régionaux ou locaux ; activités qui leur ont permis de **tisser des liens forts avec l'ensemble des acteurs de santé de leur région** : services déconcentrés de l'État, collectivités territoriales, échelons locaux des grands organismes de protection sociale, organismes institutionnels, secteur associatif, professionnels de la santé...

Les ORS réalisent **des tableaux de bord régionaux sur la santé** et leur synthèse nationale illustre la dynamique du réseau : ils ont été conçus selon une méthode commune et rassemblent en un seul document les données produites par de nombreux organismes afin de rendre accessible l'information à un large public d'utilisateurs : élus, administrations, professionnels de la santé...

Parallèlement aux démarches régionales, la Fédération nationale des observatoires régionaux de la santé (FNORS, association loi 1901, est née en 1988 de la volonté des ORS eux-mêmes de disposer d'une structure qui les représente collectivement en cas de besoin et qui assure la coordination des travaux qu'ils mènent en commun.

Les missions de cette fédération sont de :

- représenter les ORS auprès des instances nationales,
- favoriser les échanges entre les ORS et faire mieux connaître leurs travaux,
- mettre en œuvre des travaux au bénéfice du développement de l'observation de santé,
- coordonner des études multicentriques réalisées par plusieurs ORS,
- tenir en permanence à jour la liste des travaux réalisés par les ORS en publiant un "Panorama des travaux des ORS", consultable en ligne sur le site de la FNORS....
- réaliser une synthèse des 26 tableaux de bord régionaux sur la santé. Cette synthèse propose un rapprochement d'indicateurs de santé comparables entre toutes les régions, permettant d'identifier les disparités régionales et leur évolution depuis une dizaine d'années.

Les ORS occupent désormais une grande place dans l'espace régional mais aussi au plan national et jouent un rôle important dans toutes les Conférences régionales de la santé.

Les ORS, associations loi 1901 regroupées au sein d'une fédération nationale, sont indépendants mais fonctionnent très majoritairement sur crédits publics (État pour plus de la moitié, collectivités territoriales...). L'indépendance affichée par ces observatoires repose donc essentiellement sur leur statut associatif.

Leur production est clairement définie comme **un outil d'aide à la décision** pour mettre en place la politique de la santé mais aussi comme **un outil d'évaluation**

de cette même politique. Cet outil est aussi **un outil d'aide à la négociation** entre les partenaires sociaux. Ces trois grandes finalités assignées à la mise en place de ce réseau régional d'observation ne sont donc pas éloignées de celles de la création des OSRT. Cette production s'articule autour d'un tableau de bord "normalisé" au niveau régional, synthétisé au niveau national et des études ou enquêtes ponctuelles.

) ***La création d'un Institut Atlantique d'Aménagement du Territoire en Poitou-Charentes***

La production de données quantitatives et d'études, y compris de données sociales, est en Région le fait d'acteurs très divers : délégation régionale de l'Insee, structures déconcentrées de l'État en Région, Conseil Régional, Caisses régionales de protection sociale, représentations régionales des professions... A ce titre, tant les commandes de travaux que l'accès à leurs résultats ne sont pas toujours faciles ; ces travaux sont même parfois redondants.

La dimension régionale de la mise en place des systèmes d'observation n'exclut donc pas elle aussi la mise en cohérence et la synthèse des informations recueillies ou produites. A titre d'exemple, nous retiendrons ci-dessous le cas de la Région Poitou-Charentes.

Cette région a **fédéré l'ensemble de ces observatoires régionaux** dans le cadre d'un Institut Atlantique d'Aménagement du Territoire (IAAT). Cet Institut, qui s'inscrit dans le précédent contrat de Plan État-Région, est issu de la concertation engagée entre toutes les structures déconcentrées de l'État et les services du Conseil Régional de Poitou-Charentes. Ses objectifs sont de permettre à l'ensemble des utilisateurs, notamment publics et para-publics, de bénéficier d'un ensemble de données chiffrées sur la région. Ces données sont accessibles en ligne sur son site Web.

L'IAAT dispose notamment dans le cadre de ses recherches et travaux sur des données régionales d'un pôle d'observation, d'analyse et d'animation. Il peut, à la demande des différents services de l'État et ou de la région, réaliser ou faire réaliser tous types d'études et d'analyses jugées utiles. Outil innovant et sans réel équivalent, il constitue donc un véritable Système d'Information Régional.

**L'ORT Poitou-Charentes intégré à l'IATT**

Parmi ces observatoires, figure l'Observatoire régional des transports dont l'animation est assurée par la DRE. Les trois principaux objectifs de cet ORT sont de :

- faciliter le dialogue entre les différents acteurs du monde des transports,
- être un lieu d'observation économique et statistique répondant aux besoins des acteurs,

- assurer un service public d'information dans le domaine des transports.

L'observation sociale est un des 16 grands thèmes abordés par l'ORT ; observatoire qui n'est pas le seul à traiter de l'emploi dans le secteur du transport. Ainsi, en 1999, l'Observatoire Régional de l'Emploi et de la Formation (OREF) a réalisé un état des lieux de la profession de conducteur routier de marchandises en Poitou-Charentes. Cette étude faisait suite à la réunion d'un comité technique régional de programme du Fonds Social Européen (FSE) sur les offres d'emploi non satisfaites et les formations.

### } **Les apports de ces comparaisons**

#### **Les observatoires du BTP : une production standardisée au service des préoccupations particulières de chaque région**

Les observatoires régionaux du BTP offrent donc des similitudes en matière de production avec ceux du TRM. Au démarrage de la création de ces dispositifs chaque région avait son propre tableau de bord et ses propres indicateurs, petit à petit ils ont été harmonisés entre autres pour favoriser la comparaison d'une région à l'autre. En revanche, la production d'études complémentaires demeure spécifique à chaque région en fonction du champ d'intérêt de chacune. On notera également que cette production, qu'elle soit quantitative ou qualitative, bénéficie largement de l'expertise du CCCA (structure qui encadre l'apprentissage dans le secteur) mais aussi de la capitalisation des travaux entrepris depuis plus de dix ans maintenant.

#### **L'articulation entre les différents niveaux d'observation : l'exemple des observatoires régionaux de la santé**

Cet exemple est intéressant car il illustre bien la nécessité de trouver des articulations entre le niveau régional et le niveau national d'observation. La justification de la création de ce dispositif d'observation est la suivante : "*La connaissance de l'état de santé de la population est devenue un passage obligé dans l'élaboration d'une politique de santé comme dans son évaluation, et l'observation en représente aujourd'hui une dimension essentielle*". Pourquoi dans ce contexte choisir un cadre régional pour observer ? Parce qu'aujourd'hui, l'espace de référence pour les choix politiques de santé est la région administrative. En effet, toutes les nouvelles instances créées ces dernières années se situent à ce niveau : **la région constitue désormais l'interface entre les problématiques locales et les choix nationaux**".

Par ailleurs, l'ensemble des décideurs (élus, administrations, organismes de protection sociale...) sont de plus en plus nombreux à souhaiter disposer d'information et d'analyse sur la santé à différents niveaux géographiques. De même, les professionnels de santé et les responsables des établissements de santé sont de plus en plus nombreux à souhaiter disposer de ces informations, notamment dans le cadre des négociations entre partenaires.

### **La mise en cohérence des systèmes d'observation au niveau régional : l'exemple de la région Poitou-Charentes**

La création de l'IAAT de Poitou-Charentes montre bien que la dimension régionale de la mise en place des systèmes d'observation n'exclut pas, elle aussi, la mise en cohérence et la synthèse des informations recueillies ou produites.

## CONCLUSION

Dans les cinq régions étudiées, les conditions dans lesquelles s'est mis en place, et se déroule actuellement, l'observation sociale dans les transports routiers de marchandises sont très différentes :

- en Languedoc-Roussillon, cette problématique est portée essentiellement par la DRE et n'est pratiquement pas reliée aux travaux de la Commission de suivi des accords sociaux,
- en Midi-Pyrénées, après un démarrage "précoce", le dispositif s'est endormi. Cependant, la DRE tente actuellement de le relancer.
- en Nord Pas-de-Calais, l'observation sociale réalisée par la DRE n'est que quantitative (tableau de bord, production d'indicateurs...). C'est donc la Commission de suivi qui porte la démarche d'animation en matière d'observation sociale.
- en Pays de Loire, une charte a rapidement encadré tant les missions que le partenariat de l'Observatoire Social des Transports ; l'ORT étant maître d'œuvre pour la plupart des productions (au demeurant abondantes et innovantes). Actuellement, cette production a tendance à s'essouffler et l'observation sociale à n'être plus portée que par Commission de suivi.
- en Rhône-Alpes, le choix a été fait le départ de travailler dans un partenariat conjoint entre la DRE et la DRTT. La production a été abondante et soutenue depuis 1995. Animation et production sont toujours articulées, principalement dans le cadre des restitutions qui sont faites dans le cadre de la commission de suivi.

A y regarder de plus près, avec les dispositifs d'observation sociale mis en place en région, on est loin de dispositifs institutionnels bien cadrés. Ainsi, même si dans le langage courant on parle d'observatoire social régional des transports (OSRT, comme les a baptisé le rapport de l'Inspection Générale des Ponts et Chaussées), au bout de cinq années d'existence, la majorité d'entre eux demeure des dispositifs informels qui reposent sur une production encadrée par les DRE (et, pour une large part, financée par la DTT) et, pour ceux qui fonctionnent le mieux, sur une animation conjointe de la DRTT et la DRE. Pour les partenaires sociaux, leur identité se confond d'ailleurs souvent avec celle des Commissions de suivi des accords sociaux.

La note circulaire de la DTT de mai 2001, a apporté en ce domaine des précisions importantes notamment en concevant une organisation de l'observation sociale de façon indépendante de l'observation économique. et en consacrant le principe d'un renforcement de l'expertise de la centrale (DTT, SES/DAEI, IGTMOT) à destination de ces dispositifs régionaux.

Cependant, le statut de cette note circulaire est apparu à beaucoup de partenaires régionaux, institutionnels ou professionnels, comme un cadre peu

contraignant et susceptible d'être remis en cause facilement ; et ce d'autant plus, que les finalités et le fonctionnement des commissions de suivi sont eux désormais encadrées par une circulaire.

Cette absence d'un encadrement plus formel fait donc planer le doute d'une remise en cause de ces démarches par l'administration centrale et n'aide pas les acteurs régionaux, quels qu'ils soient : DRE, DRTT mais aussi représentants professionnels... à inscrire l'observation sociale dans leur priorité et dans la durée. Une stabilisation globale de l'ensemble du dispositif, tant au niveau régional que national , nous semble également de nature à permettre de repenser "animation" et "production(s)" de ces "observatoires". Pour autant, il ne faudrait pas tomber dans l'excès inverse d'une trop grande institutionnalisation de ces dispositifs car la souplesse actuelle se traduit, entre autres, par des initiatives laissées aux régions en termes de production, d'animation, de partenariat..., et les préserve de devenir la énième institution du secteur du transports routiers.

De cette stabilisation dépendent également les moyens humains et financiers mis à la disposition de l'observation sociale régionale. Entre autres, il nous semble que la charge de travail des "interlocuteurs sociaux" en région<sup>54</sup> ou de la coordination nationale de l'ensemble des dispositifs devraient être évaluée avec plus de précision. Cette évaluation obligerait également à recadrer l'ensemble des tâches, à déterminer la périodicité des réunions (régionale ou nationale),... à mieux partager ce qui doit être fait en interne et ce qui doit être externalisé, mais aussi à adapter les effectifs mis à disposition tant au niveau régional que national.

Par ailleurs, la présente recherche montre qu'il n'y a pas eu jusqu'à ce jour eu de véritable capitalisation de la production régionale en matière d'observation sociale, ni d'évaluation exhaustive du fonctionnement des observatoires par l'administration elle-même. En effet, l'évaluation de l'IGPC est une évaluation interne au Ministère de l'Équipement qui laisse de côté la question de la demande des partenaires sociaux en la matière. Or, si l'on considère que cette observation sociale leur est essentiellement destinée, leur implication dans le dispositif et leur avis sur son fonctionnement sont très importants.

Dans ce contexte, le chapitre 2 de la présente recherche donnent des pistes et une méthodologie pour :

- Généraliser à toutes les régions la capitalisation des travaux de production des "observatoires", c'est-à-dire poursuivre l'alimentation de la base de données constituée pour les cinq régions prises en compte.

---

<sup>54</sup> - Parmi les agents exerçant déjà cette fonction, il nous semble que pour la plupart il ne l'exerce pas à plein temps (Idem, pour le niveau national) mais parmi un ensemble d'autres tâches.

- Harmoniser les tableaux de bord sociaux (champ pris en compte, nomenclatures utilisées, données recueillies, organismes sollicités...).
- Élargir à d'autres régions, l'enquête sur l'évaluation que les partenaires sociaux font de la mise en place de ces dispositifs.

Une enquête systématique<sup>55</sup> auprès des agents des DRE étant – ou ayant été - en charge de l'animation de ces dispositifs serait, elle aussi, de nature à mieux appréhender quels sont leurs besoins en formation, conseils, expertise... en matière d'observation sociale. Associés au recueil d'informations systématiques sur leur parcours antérieur et leur formation initiale, les résultats de cette enquête permettraient de mieux cerner quel est le profil de ce nouveau métier "d'interlocuteur social des professionnels des transports" en région.

En conclusion on peut affirmer que les finalités assignées par le rapport Dobias, puis reprise dans les recommandations du Contrat de Progrès, sont globalement celles que remplissent aujourd'hui les dispositifs d'observation sociale mis en place dans bien des régions. Dans le même ordre d'idée, personne au cours de nos enquêtes n'a remis en cause l'existence de ces "observatoires" même si une clarification des conditions de leur fonctionnement était souvent souhaitée. Ce qui nous fait dire que, lorsqu'ils existent, ces dispositifs d'observation sociale ont fait leur preuve et qu'ils sont devenus des outils de concertation entre les différents partenaires régionaux et, entre partenaires sociaux, des outils de dialogue social ; outils qui, auparavant, existaient au niveau national (CPNEF, CNT...) mais pas au niveau régional.

---

<sup>55</sup> - Cette enquête peut être mise en place relativement facilement sur la base d'un questionnaire à question fermée analogue à celui que nous avons utilisé pour recueillir l'avis des partenaires sociaux.

## ANNEXES

1. Tableau "les productions des OSRT"
2. Questionnaire d'enquête auprès des partenaires sociaux régionaux
3. Synthèse des résultats de l'enquête