



L'OBSERVATION SOCIALE DANS LE TRM : QUELLES DONNÉES EN RÉPONSE À QUELLE DEMANDE ?

Michel HOUÉE, Claude VAUCLARE***

Il n'est guère besoin de souligner l'actualité de la question sociale dans le TRM, au moment où les conséquences sur le secteur du décret sur la réduction du temps de travail remettent en lumière les distorsions de concurrence entre pays de l'Union européenne. Cela rend d'autant plus nécessaire de mettre en perspective le dispositif d'observation sociale tel qu'il s'est récemment structuré au niveau national par rapport aux différentes demandes dont il fait l'objet de la part d'utilisateurs d'horizons très divers. Une recherche récemment menée dans le cadre du programme mobilisateur « systèmes d'information » du PREDIT sur le thème : « 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 » tente d'y parvenir.

La constitution progressive des données sociales en dispositif d'observation

La recherche montre tout d'abord que l'observation sociale dans le TRM a déjà 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 les temps de repos.

En 1954 apparaît dans le cadre de la comptabilité nationale une nomenclature de 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 transport 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 partir de la création de l'OEST en 1985, la réflexion sur l'observation sociale dans les transports prend un nouvel essor, notamment à travers le groupe thématique social du CEDIT. Et c'est enfin le conflit de 1992 et la constitution, dans la foulée du rapport Dobias et de la signature du contrat de progrès, de l'observatoire social des transports.

Appréhender la demande en questionnant outils et sources

Cette progression s'inscrit dans le contexte général de la montée en puissance au cours des trente dernières années de ce que l'on a coutume d'appeler « la demande de production de données sociales ». Mais cette demande présente de multiples facettes, tant du point de vue de son origine (pouvoirs publics, représentations professionnelles de la branche ou entreprises elles-mêmes) que de son objet (informations statistiques de base ou prévisions de cadrage sur l'emploi ; à caractère qualitatif ou quantitatif).

De manière à la cerner au plus près, le parti a été pris de se poser la question à propos de chaque observation sociale spécifique des motivations qui ont présidé à sa constitution, même si toutes les finalités de départ ne se retrouvent pas nécessairement dans le produit final, et ceci afin de mieux saisir les contraintes

* Chargé de mission au SES, M. Houée est également le président du programme mobilisateur « systèmes d'information » du PREDIT dans le cadre duquel cette recherche a été effectuée.

** Mme Vauclore, du bureau d'études ITHAQUE, a conduit la recherche PREDIT qui fait l'objet de cette note de synthèse, avec le concours de Patrick Hamelin, Directeur de recherche à l'INRETS, et de Georges Ribeill, Directeur de recherche au LATT/ENPC.



et le jeu des acteurs. L'actualité a en effet mis la conjoncture sociale du transport routier de marchandises au cœur des préoccupations en matière d'observation sociale, et il est sans doute significatif que le premier contrat d'études prévisionnelles (CEP) emploi-formation, conclu en 1988, concerne ce secteur. On ne saurait cependant ignorer que les années quatre-vingt ont connu, à travers la mise en place de dispositifs publics visant à conforter la régulation sociale de branche, un développement de l'observation sociale dans de nombreuses autres branches professionnelles (BTP, artisanat, assurances), grandes entreprises (Renault) ou grandes organisations (organismes du régime général de la Sécurité sociale).

Les nomenclatures reflet de la diversité de la demande

Dans le transport routier de marchandises, l'observation sociale est, comme l'observation économique, confrontée au partage du marché entre une profession bien identifiée sectoriellement, celle du compte d'autrui, et de l'autre une profession « transversale » à l'ensemble des branches professionnelles, celle du compte propre. Cette difficulté, ainsi que la diversité des demandes auxquelles elles ont pour vocation de répondre, se reflète dans la conception des outils qui sont utilisés pour produire des données : les nomenclatures d'activités d'une part, d'emplois ou de métiers d'autre part.

Les premières sont basées sur les codes NAF, qui permettent bien une identification distincte du compte d'autrui, mais en définissent différemment le périmètre en procédant à des agrégations spécifiques de positions élémentaires de la nomenclature selon les objectifs poursuivis : couverture du plus grand nombre de professionnels de la conduite par un régime de retraite et de prévoyance spécifique pour la Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport (CARCEPT) ; proximité des taux de risque pour la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) ; marché du travail régional et représentations que les partenaires se font du social pour les observatoires sociaux régionaux des transports.

Quatre nomenclatures d'emplois ou de métier coexistent par ailleurs, sans compter les nomenclatures formation : les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) présentes dans toutes les grandes enquêtes de l'INSEE ; les codes du répertoire opérationnel des métiers et de l'emploi (ROME) de l'ANPE ; la classification de la convention collective nationale route utilisée par la CARCEPT ; les familles de métiers auxquelles se réfère la commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPEF). Ces diverses nomenclatures ont une précision variable selon la règle présidant à l'affectation aux positions élémentaires ; il est par ailleurs malaisé d'établir des correspondances entre elles.

Une illustration : les PCS des conducteurs professionnels routiers

CS. 64 – CHAUFFEURS : cette catégorie regroupe tous les conducteurs de véhicules routiers à l'exclusion des militaires et des conducteurs d'ambulance (5223), de trolleybus (6522) et de bennes à ordures (6891).

- **PCS. 6411 – Conducteurs routiers et grands routiers**

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

Noyau : camionneur, conducteur camion, PL, Poids lourds, routier, transport de marchandises.

Assimilés : chauffeur camion, PL, Poids Lourds ou routier, transport de marchandises, chauffeur grumier, chauffeur mécanicien, chauffeur transporteur, convoyeur poids lourd.

Cas limites inclus : chauffeur, déménageur ; chauffeur livreur poids lourd ; magasinier poids lourd ; stagiaire conducteur routier.

Cas limite exclus : cariste ; chauffeur de bus, car, tourisme, TC : transport de personnes ; chauffeur taxi ; chauffeur de ramassage de marchandises ; chauffeur livreur poids lourd.

- **PCS. 6415 – Conducteurs-livreurs, coursiers**

Définition : « Salariés qui conduisent des véhicules légers (**inférieurs à 3,5 tonnes** autorisées en charge) pour enlever ou livrer des marchandises, en général **à faible distance**. Ils ont la responsabilité de leur chargement, et des opérations commerciales et encaissements qui peuvent être liés à la livraison ».

Noyau : chauffeur de ramassage marchandises ; conducteur livreur ; coursier ; livreur.

Assimilés : chauffeur emballeur ; commissaire coursier ; distributeur de journaux ; ramasseur de lait.

Cas limite inclus : aide chauffeur ; aide livreur ; chauffeur manutentionnaire ; chauffeur vendeur ; vendeur livreur.

Cas limite exclus : chauffeur de ramassage de personnes ; chauffeur livreur poids lourd, routier.

Si les nomenclatures d'emplois sont aussi le reflet de l'identité sociale dans le travail, l'illustration ci-dessus tend à montrer que cette identité se structure essentiellement par rapport **à la taille du véhicule** conduit (plus ou moins de 3,5 tonnes de PTCA) et **à la distance**, qui fonde l'opposition entre les deux PCS. On est donc loin d'une nomenclature qui ferait une place à la qualification. Par ailleurs, il est frappant de voir que la terminologie retenue pour la PCS à deux chiffres est « chauffeur » alors que l'on a adopté « conducteur » dans le cas de la PCS à 4 chiffres. Quant à la dénomination « routier » porteuse d'une identité sociale forte, et souvent en conflit, elle est, à l'exception des cas limites exclus de la PCS 6415, absente de cette taxinomie.

Un ensemble de sources publiques de qualité mais non exempt de rigidités

Les sources publiques sont de trois natures :

- données collectées auprès des individus ou des ménages, essentiellement par l'INSEE, et dont les deux pivots sont le recensement général de la population (RGP) et l'enquête emploi (EE) ;
- informations produites par les entreprises à la demande des organismes publics : déclarations obligatoires, en particulier déclaration annuelle des données sociales (DADS), déclaration mensuelle des mouvements de main d'œuvre (DMMO) et déclaration "24-83" de financement de la formation continue ; enquête structure des emplois (ESE), qui fournissait une approche par les PCS ; enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (ACEMO) de la DARES ; enquête annuelle d'entreprise (EAE) qui permet de croiser données sociales (en matière d'emploi) et économiques ;
- enquêtes à façon, essentiellement issues de la commande publique, qui viennent combler l'insuffisance des données recueillies dans les dispositifs des deux précédents types, notamment en matière de rémunération et de durée du travail : enquête structurelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers pilotée par l'INRETS, enquête permanente sur la durée du travail et les conditions de rémunération des chauffeurs routiers confiée à la SOFRES.

Les sources des deux premières catégories constituent la composante la plus stable du dispositif d'observation. Elles font l'objet de publications périodiques de données fiables, produites suivant une méthodologie constante autorisant les analyses rétrospectives. En contrepartie, elles souffrent d'une certaine lourdeur de gestion qui se traduit par des délais importants de production des résultats, une difficulté à adapter les nomenclatures à la réalité de l'évolution des métiers et une certaine inertie par rapport aux demandes qui peuvent émaner des utilisateurs.



Les enquêtes à façon comme révélateur de l'influence des concepts et méthodes utilisés sur le résultat de l'observation

La troisième catégorie de sources fournit l'occasion, à travers la comparaison des estimations de durée du travail selon différents protocoles, de mettre en évidence l'influence des concepts et méthodes sur le résultat de l'observation : la durée hebdomadaire de travail obtenue d'après une déclaration globale dans l'enquête structurelle de l'INRETS de 1993 est supérieure à celle obtenue à partir d'un relevé par carnet de temps dans la même enquête, qui elle-même est supérieure à la durée produite par la sommation des remémorations de temps consacrés au cours de la semaine aux différents types d'activités dans l'enquête conjoncturelle de la SOFRES. On peut en avancer l'interprétation suivante : par rapport à l'observation a priori la plus fiable, celle qui s'appuie sur l'utilisation d'un carnet de temps, les conducteurs, s'ils connaissent bien leur durée de conduite sur laquelle tout concourt à attirer leur attention, oublie une partie des multiples séquences de travail sédentaire et des moments d'attente lorsqu'ils sont confrontés à un questionnement rétrospectif dans le cadre d'une enquête quantitative. Inversement, tout se passe comme s'ils valorisaient la dureté de leur métier à l'occasion d'un entretien plus approfondi en surévaluant la durée de travail globale qui fonctionne de ce point de vue comme un attribut de l'identité sociale du routier.

L'architecture de l'enquête structurelle INRETS 1993

Documents	Fonctions	Commentaires
FICHE ADRESSE	1/ Contacter la personne.	Outre les informations techniques permettant de localiser la personne échantillonnée, la fiche adresse contient les caractéristiques d'âge, de sexe, de profession et de secteur d'activité relevées lors du RP de 1990. Outre une fonction technique évidente, la fiche permet de suivre de 1990 à 1993 l'évolution des caractéristiques d'une cohorte d'individus.
QUESTIONNAIRE CHAMP	2/ Vérifier que la personne a toujours les propriétés sociales et professionnelles de la sélection ou échantillonnage. Avoir quelques renseignements sur les caractéristiques des personnes ayant quitté la profession entre 1990 et 1993.	C'est le moyen de sélection des salariés encore dans le champ. Pour les chefs d'entreprises de transport de moins de 10 salariés, le "questionnaire champ" permet de réaliser un questionnement sur le contenu de l'activité des patrons et de sélectionner ceux dont l'activité principale est de conduire des véhicules lourds.
QUESTIONNAIRE 1 ^{ère} VISITE	3/ Recueillir des informations sur le travail et la carrière du conducteur, négocier l'acceptation du carnet et former le conducteur au remplissage du carnet de temps.	Description des caractéristiques du poste de travail (le type de transport, de chargement, de trajet, de matériel, d'exploitation dans laquelle est intégré le conducteur, les caractéristiques de l'entreprise qui l'emploie, le salaire, les primes et les frais de route qu'il touche), les caractéristiques de la carrière du conducteur (formation initiale, circonstances d'entrée dans la profession, passé et proche avenir professionnel, formation), d'autres éléments liés à sa profession (fatigue, accidents...) et des éléments de son genre de vie (habitat, famille...).
CARNET DE TEMPS	4/ Recueillir l'information sur les temps affectés aux différentes activités. Saisie chronologique c.à.d après chaque activité dans la continuité du déroulement.	Voir ci-dessous.
QUESTIONNAIRE 2 ^{ème} VISITE	5/ Vérifier les conditions du recueil de l'information temporelle du point de vue de la qualité et vérifier les circonstances du recueil (présence ou non de journées de non travail supplémentaires, jugement comparatif sur la période de recueil...).	Il s'agit d'obtenir les informations nécessaires à l'évaluation de la qualité des informations contenues dans le carnet. Savoir si les informations sont cohérentes avec ce qui est habituel dans la période considérée. Par ailleurs, une question concernait la survenue ou non de problèmes d'endormissement durant la période.
FICHE CADEAU	6/ Faire choisir un cadeau de dédommagement pour le travail fourni en remplissant le carnet de temps.	Elle est donnée aux conducteurs ayant rempli le carnet avec sérieux de sorte qu'il contienne suffisamment d'informations pour être exploité. Ils y choisissent un objet qui les dédommage du travail effectué.
FICHE "BOULE DE NEIGE"	7/ Cette fiche permet de contacter les conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession.	L'échantillonnage de l'enquête interdisait de contacter des conducteurs ayant moins de trois ans d'ancienneté dans la profession. Il a été demandé aux conducteurs échantillonnés de fournir aux enquêteurs le contact avec un conducteur qui parmi leurs collègues aurait moins de trois ans dans la profession. Lorsque cela s'avérait possible une fiche était ouverte ayant la même fonction que la "fiche adresse".

Des sources privées, d'origine essentiellement paritaire, dont la richesse a parfois pour contrepartie la difficulté d'accès

Les sources privées ont trois origines possibles :

- les organismes interprofessionnels : effectifs de salariés (et aussi bien sûr de chômeurs indemnisés) établis par l'UNEDIC ; statistiques d'accidents du travail de la caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) ;
- les organismes professionnels : données multiples relatives à la carrière professionnelle de la CARCEPT ; tableau de bord social de la CPNEF Transport enrichissant certaines des sources précédemment citées de données relatives aux familles professionnelles issues d'une enquête régionale de l'Association pour la formation professionnelle dans les transports (AFT) ; données sur le financement de la formation professionnelle continue de l'OPCA transports ;
- les entreprises elles-mêmes, qui peuvent rassembler les indicateurs dont elles disposent dans des tableaux de bord sociaux, et sont astreintes, au delà de 300 salariés, à l'établissement d'un bilan social.

Une information au niveau des entreprises hétérogène selon les objectifs poursuivis

Au niveau des entreprises, les informations traitées s'avèrent très diverses selon que l'objectif poursuivi est de satisfaire à minima une obligation légale (dans le cas des bilans sociaux), de remplir une fonction d'alerte, d'alimenter le dialogue social ou de contribuer à une meilleure gestion des ressources humaines. Les indicateurs peuvent être monétarisables (en matière de rémunération notamment), quantitatifs mais non monétarisables (tels que l'ancienneté moyenne ou le taux de recours à du personnel intérimaire) ou purement qualitatifs (liste des revendications, par exemple). Le décompte du temps de travail du personnel roulant mérite sans doute une mention particulière dans la mesure où les enjeux liés au temps de conduite et aux écarts entre ce dernier et le temps de travail ont conduit à la mise en place d'un double système de restitution basé sur les chronotachygraphes et sur les comptes rendus d'activité établis par les conducteurs. En termes d'observation sociale dépassant le cadre de l'entreprise, il convient de noter que même là où l'exercice est le plus formalisé, à travers l'établissement des bilans sociaux, le dispositif présente de sérieuses limites (information restant la propriété exclusive de l'entreprise et de ses salariés, absence de distinction au sein du personnel ouvrier entre roulants et sédentaires) et mériterait que soient standardisés un certain nombre d'indicateurs et de ratios permettant des analyses inter-temporelles et inter-entreprises.

L'observation sociale comme processus intégrant données d'origines multiples et études qui les prolongent

Qu'elles émanent de sources publiques ou privées, les enquêtes quantitatives ne peuvent, à elles seules, répondre à tous les besoins de l'observation sociale. Ce constat, qui vaut pour la plupart des types d'observation, est particulièrement adapté à l'observation sociale du fait de la dimension humaine qui lui est attachée. Le TRM est de ce point de vue emblématique de la nécessité d'effectuer des allers et retours permanents entre le quantitatif et le qualitatif pour apporter un éclairage pertinent sur l'ensemble du champ social d'une branche professionnelle et, plus particulièrement, sur les conditions de travail de ses salariés. Le cheminement qui a conduit les pouvoirs publics à commanditer deux enquêtes à façon spécifiques sur les questions de la durée du travail et des rémunérations des conducteurs de poids lourds en est l'illustration.

Chaque institution organise le recueil des données selon une procédure qui lui est propre et traite les informations en fonction d'objectifs qui sont les siens. L'observation sociale est donc un exercice délicat qui exige le recours à une multitude de sources et d'analyses, difficilement comparables entre elles sans un important effort de synthèse. Le choix des sources ou des méthodes d'investigations repose donc sur l'objectif que l'on assigne aux travaux d'observation. Or, ces objectifs peuvent varier dans le temps mais aussi en fonction des utilisateurs de ces travaux.



Par ailleurs, il faut souligner qu'autant que les données produites en elles-mêmes, ce sont les conclusions qualitatives auxquelles elles conduisent qui sont importantes, tout particulièrement dans le champ social. La statistique sociale 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. Elle s'est considérablement développée au cours de ces dix dernières années et elle est même devenue, en tant que telle, un objet de recherche et d'études.

L'observation sociale régionale est une bonne illustration d'une telle démarche, par le fait qu'elle se situe au point de rencontre d'une logique de production de connaissances et d'une logique de développement de la concertation entre les partenaires (ce qui pose par ailleurs la question de la dissociation entre appropriation partenariale des résultats de l'observation et négociation proprement dite). Les travaux qui sont menés dans ce domaine couvrent en effet un très large spectre, qui déborde largement l'éclairage des enjeux du volet social du contrat de progrès, qui est supposé constituer leur vocation première. Parmi les thèmes les plus récurrents dans l'inventaire établi par la DTT des quelque 120 travaux engagés à mi-1998, figure celui des relations avec les chargeurs, dont la dimension économique est au moins aussi prégnante que la stricte dimension sociale, même si c'est pour partie la conséquence d'une certaine osmose avec les travaux des observatoires régionaux des transports souvent conduits par les mêmes équipes. A l'inverse, des thèmes qui cristallisent aussi fortement le débat social que la rémunération ou la durée du travail sont totalement absents de cet inventaire, reflet à la fois de la difficulté à produire une information régionalisée pertinente à leur propos et de la crainte que les publications s'y rapportant puissent être source de conflits.

Il y a autant d'observations sociales que d'objectifs dont les commanditaires et les utilisateurs sont porteurs

En première approximation, on peut sans doute considérer que l'observation sociale remplit sa fonction chaque fois qu'elle fournit des indications auxquelles on peut se fier pour raisonner et agir.

Mais il faut tout d'abord ajouter que cela suppose que les conditions de production des données soient énoncées à la fois clairement et en des termes compréhensibles pour les utilisateurs, de façon à éviter des interprétations erronées dont l'archétype est sans doute fourni par les analyses d'évolutions dont l'amplitude est inférieure à l'intervalle de confiance entourant l'estimation.

Il faut ensuite s'interroger sur l'utilité de l'information recueillie pour un public plus large que celui des seuls commanditaires, ce qui conduit à se poser la question des rapports entretenus par les producteurs de données sociales (maître d'œuvre) avec leur client (maître d'ouvrage), ce client n'étant dans la majorité des cas qu'un des utilisateurs potentiels des données produites. Au terme de l'inventaire des différents types de données existantes, ceci conduit lorsqu'on essaye d'organiser cette matière complexe, à substituer ou ajouter à une approche de la statistique globale qui lisait la société entière à travers les grilles de diverses nomenclatures, l'approche monographique qui vise à saisir l'objet concret dans la multiplicité de ses déterminations, et à examiner l'articulation de ces déterminations.

Au total, il n'est pas excessif de prétendre qu'il n'y a pas une, mais plusieurs observations sociales légitimes selon le point de vue duquel on se place. Et ce n'est qu'en faisant se confronter les divers regards possibles sur le phénomène à observer que l'observation sociale a des chances de prendre en compte simultanément les différents objectifs qui peuvent lui être assignés, et qui eux-mêmes sont en perpétuelle mutation. Cela suppose de renoncer au mythe de la représentation objective unique sans pour autant abandonner le souci de la compatibilité des différentes estimations complémentaires proposées.