

Réunion groupe « Dimension sociale »

29 juin 2017

Participants à la réunion

- SEBIRE Anaïs : Délégation régionale aux droits des femmes et à l'égalité
- NORGEUX Fabrice : CARSAT
- HERNANDEZ Patrick : INSEE
- RONNE Joëlle : INDECOSA – Union CTCR ALPC
- GAMBARD Véronique : CGT Aquitaine
- DELMAS Alain : CERESNA
- GUERIN Julien : CERESNA

Compte-rendu des rencontres avec l'ARACT

- La CARSAT confirme que le projet avec ARACT et AFT est bien envisagée. Elle porterait sur l'usure professionnelle. L'ARACT a élaboré un outil permettant de travailler sur l'usure professionnelle, qui reste en cours de finalisation. Ce projet débiterait au 1er semestre 2018.
- Le périmètre de l'étude sera à priori sur l'ancienne Aquitaine et la cible certainement le transport routier de marchandises. Il y a cependant une possibilité d'élargir à d'autres métiers tels que les ambulanciers pour qui la problématique de l'usure professionnelle est bien réelle.
- Etant donné le timing et le champ de cette étude pilotée par l'ARACT, il apparaît pertinent de ne pas chercher à la lier à l'étude que le CERESNA va élaborer avec l'INSEE. Il y aura cependant un suivi attentif des avancées.

Rappel des objectifs de l'étude avec l'INSEE

- Rappel de la méthodologie INSEE : le travail est effectué dans une logique de partenariat (l'INSEE n'est pas un cabinet d'étude) et les coûts sont partagés. Le coût global de l'étude est élaboré sur la base de la valorisation du nombre total de jours de travail que chaque partenaire du projet mobilise. Il ne prend pas en compte les coûts de production des données (collecte, traitement).
- Des livrables sont rendus de manière régulière tout au long de l'étude.

Priorités

- Le point sur lequel il faut travailler en priorité est la définition des secteurs (par codes NAF) ainsi que les catégories d'emplois que l'on souhaite voir étudiées.
- Il est important de bien lister à la fois les codes NAF mais également les métiers, puisque certains métiers du transport sont répertoriés sous d'autres NAF (par exemple le transport en ambulance est dans la branche transport, mais enregistré sous le NAF « aide à la personne »). De même pour le transport portuaire, les dockers sont sous statuts particuliers d'un port à l'autre, et il peut être difficile de les retrouver par les codes NAF. Le transport en compte-propre est également en dehors des codes NAF du transport.
- Grâce à une approche trident, l'INSEE peut réussir à retrouver toutes les informations.
- L'échelle de l'étude s'adapte aux données. L'INSEE préfère travailler sur les zones d'emplois, puisque ce sont des zones qui ont été créées pour ce genre d'analyse.
- Si l'on souhaite mesurer l'accessibilité aux transports, il devient plus pertinent de regarder les bassins de vie. C'est dans l'articulation de ces différents zonages que l'INSEE pourra sortir une étude pertinente. Il est essentiel de ne pas non plus négliger les zones blanches, qui sont des territoires où services et équipements ne sont pas suffisamment développés pour qu'on y habite ou y travaille.
- Il y a la possibilité pour l'INSEE de faire des focus sur les 6/9 territoires qui seront identifiés dans le cadre de l'étude « Réseaux » sur les besoins en transport. Mais plus le territoire sera fin et particulier, plus cela demandera du temps car l'INSEE doit procéder à du réassemblage de données pour coller aux territoires souhaités.
- Selon l'INSEE, la meilleure analyse possible des résultats est obtenue si l'on compare les données d'un territoire particulier (rural isolé par exemple) à un autre territoire semblable d'une autre région afin de voir dans quelle mesure l'état d'un territoire x est lié à son environnement ou à des facteurs endogènes (analyse structurelle/résiduelle).

Problématiques spécifiques

L'objectif de cette étude, aussi bien pour l'INSEE que pour le CERESNA et qu'elle soit construite par tous, et utile à tous. Ainsi, les différents acteurs du Chantier du transport sont amenés à exprimer ce qu'ils peuvent attendre de cette étude, et comment ils peuvent y collaborer.

- Le « Genre » sera particulièrement étudié dans cette étude. L'INSEE peut fournir différents types d'informations genrées (notamment les écarts de salaire, de temps de travail, etc). La Délégation régionale aux droits des femmes et à l'égalité (DRDFE) est particulièrement attentive à ce point, de même que le Collectif Femmes & Mixité de la CGT Aquitaine. Les données issues de l'étude doivent leur permettre de réaliser des plans d'action sur l'Égalité.
- Concernant les temps de travail, l'INSEE est capable de dire si telle personne a occupé un poste à temps plein ou temps complet et combien de postes ont été occupés dans l'année, mais ne peut pas rentrer plus dans le détail.
- La CARSAT dispose en plus d'informations sur l'accidentologie des femmes, et liées aux femmes qui pourront être liées à d'autres indicateurs.

- L'accessibilité sera un autre aspect important. L'INSEE peut mesurer l'accessibilité des personnes à un panier de services et équipements élémentaires en fonction de la zone d'habitat. Ces données ne sont en revanche intéressantes que lorsqu'on les compare avec d'autres territoires.
- Si nous souhaitons avoir ces données sur des territoires spécifiques, cela reste possible mais nécessite plus de travail puisque l'INSEE dispose de données pour la référence bassin de vie.
- L'INSEE ne dispose en revanche pas de données sur le handicap (dans l'emploi). Il s'agit de données qui devront être fournies par d'autres partenaires (notamment la DIRECCTE). L'inspection du travail peut avoir des données également sur le handicap.

Prochaines étapes

- Il est important que tous les acteurs qui souhaitent bénéficier de cette étude y participent également de manière active. Cela se traduit par la fourniture de données et le traitement de ces données (par exemple sur l'accidentologie pour la CARSAT).
- **Ainsi il faut que tous les acteurs souhaitant s'impliquer fassent remonter au plus vite leurs attentes, et les données spécifiques dont ils disposent et dont ils pourraient assurer le traitement.**
Le groupe de projet sera capable de compiler toutes ses données et d'apporter un éclairage particulier en les croisant.
- Le CERESNA va proposer une liste précise des codes NAF et des métiers que l'on souhaite étudier en croisant bien les branches et les NAF (secteurs d'activités et familles professionnelles). L'INSEE fera alors un premier retour qui permettra de valider définitivement ce champ.
- A partir des remontées des partenaires, il faudra ensuite finaliser les données que l'on souhaite pour l'étude sur le périmètre Nouvelle Aquitaine, et les données plus fines qui seront approfondies sur les 6/9 territoires « types ».
- Enfin, il faudra éventuellement identifier une autre date référence de manière à pouvoir mesurer les évolutions.

Finalement, le CERESNA va faire remonter une note d'opportunité aux partenaires potentiels de ce projet d'étude, ainsi qu'une ébauche de cahier des charges en précisant ce qui est attendu de chacun et en redemandant à chacun d'exprimer ses attentes.

Financement des divers projets

- Le Conseil Régional et la SNCF financent (ou financeront), la CARSAT financera très probablement. La DIRECCTE, KEOLIS et la FNTV sont à relancer.
- Les financeurs sont amenés à faire partie du comité de pilotage qui fait le suivi de l'état des travaux et le suivi de la transparence de l'utilisation des fonds.
- Il reste à mobiliser encore certains acteurs afin de pouvoir assurer au chantier le budget nécessaire à sa bonne réalisation.