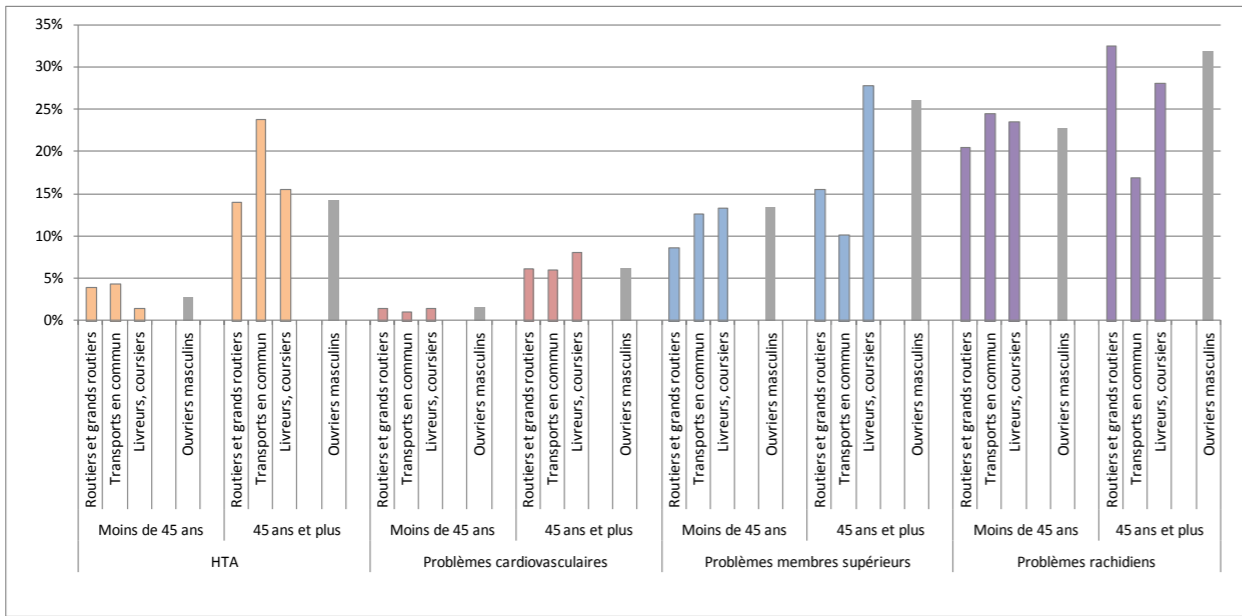


5 - Problèmes de santé chez les conducteurs : problèmes de HTA, problèmes cardiovasculaires et problèmes ostéoarticulaires



Source : Evrest. Échantillon national, 2009-2010

préoccupantes sur ce plan : seuls 31% des conducteurs routiers de 45 ans et plus ont une corpulence normale (IMC < 25 kg/m²).

Ces observations sont très probablement à rapprocher des difficultés constatées sur le terrain pour prendre des repas équilibrés à des horaires réguliers. Une réflexion mérite d'être menée sur ce sujet, du fait des conséquences cardiovasculaires bien connues du surpoids et de l'obésité, et de l'impact potentiel de ces problèmes de santé sur l'inaptitude des conducteurs.

Une variabilité importante des problèmes ostéoarticulaires

Malgré une corpulence bien plus importante, on observe que les conducteurs ne présentent pas plus d'hypertension artérielle ou de problèmes cardiovasculaires que les ouvriers masculins - sauf pour l'HTA dans le transport de voyageurs (graphique 5). Les problèmes de membres supérieurs et de rachis sont plutôt moins fréquents, notamment après 45 ans, chez les conducteurs de transport en commun, moins exposés à des postures contraignantes et au port de charges lourdes que les ouvriers masculins. En revanche, les livreurs et coursiers, no-

tamment au-delà de 45 ans, présentent bien plus fréquemment que les autres conducteurs, des problèmes au niveau des membres supérieurs.

Ariane Leroyer, Anne-Françoise Molinié

Pour en savoir plus :

Desfontaines H. Le travail des chauffeurs routiers de marchandises. *Travail et Emploi* n° 104, 2005, 29-42.

Hamelin P., Lebaudy M. Evolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004. *Rapport INRETS*, 2007, 68 p.

Thierry S. et coll. Conduite et santé, une revue de la littérature. *Doc Med Trav* 2008, 113, 45-63.

Un médecin qui participe à Evrest s'engage à interroger au moins tous les salariés nés en octobre des années paires vus en visite systématique. Ce sont ces données qui constituent la base nationale.

Les conducteurs routiers

Les résultats présentés ici sont issus d'une exploitation de la base nationale pour les années 2009-2010, comportant 23 870 salariés vus au moins une fois au cours des deux années. Parmi eux, 1 066 exercent le métier de conducteur (repéré par le code PCS 64). Il s'agit d'une population à 91 % masculine. On distingue parmi eux 3 activités principales, qui font l'objet des explorations présentées : les conducteurs routiers et grands routiers (n=485), les conducteurs de véhicule routier de transport en commun (n=200) et les conducteurs livreurs et coursiers (n=233). Ne sont pas pris en compte les conducteurs de taxi, de voiture particulière ou de véhicule de ramassage des ordures ménagères (62 salariés), ni les 86 conducteurs routiers dont l'activité n'était pas précisée.

Ces conducteurs sont comparés ici aux hommes ouvriers (tous secteurs), catégorie dont ils représentent une petite partie (12,7%).

CONDUCTEUR ROUTIER, UN METIER AUX FACETTES MULTIPLES

Une exploration à partir des données 2009-2010 du dispositif Evrest

Parmi les conducteurs, le travail des routiers et grands routiers se caractérise par des contraintes horaires marquées (travail de nuit, déplacements de plus de 24 heures) ; celui des conducteurs de transport en commun par des horaires décalés et irréguliers, un contenu peu varié, sans autonomie et à forte pression psychologique ; enfin, celui des livreurs et coursiers se distingue par des contraintes physiques plus importantes. Les problèmes de surpoids et d'obésité sont majeurs chez ces salariés, justifiant une réflexion sur les contraintes d'organisation de leur temps de travail.

Le métier de conducteur routier (code PCS-ESE 64) concerne en France environ 600 000 salariés (soit un peu plus de 3% des salariés) (1). Cette profession s'exerce essentiellement dans le secteur d'activité « Transport et entreposage », mais également dans la plupart des autres secteurs d'activité.

Les données de l'observatoire Evrest (*Evolution et Relations en Santé au Travail*), issues d'une interrogation dans le cadre des visites systématiques de médecine du travail, fournissent quelques repères sur le travail et la santé des conducteurs salariés (encadré). En 2009-2010, 1066 conducteurs ont été interrogés, se répartissant en 3 métiers principaux : les conducteurs routiers et grands routiers (PCS-ESE 641a, n=485), les conducteurs de véhicule routier de transport en commun (PCS-ESE 641b, n=200) et les conducteurs livreurs et coursiers (PCS-ESE 643a, n=233). Ce sont ces 3 groupes que nous allons explorer ici.

Les conducteurs routiers sont très majoritairement des salariés de sexe masculin (à 91%), les femmes étant un peu plus présentes chez les conducteurs de transport en commun (17%). Les salariés qui exercent ces 3 métiers diffèrent fortement par l'âge : les conducteurs de transport en commun sont nettement plus âgés que les autres (41% de 50 ans et plus), les routiers et grands routiers ont majoritairement entre 35 et 49 ans (53%), les livreurs et coursiers étant les plus jeunes (33% ont moins de 35 ans).

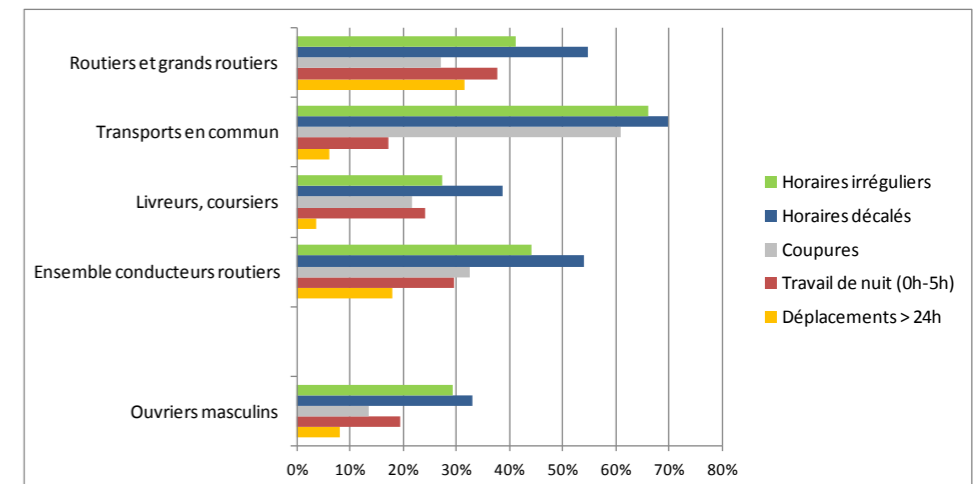
Des horaires plus irréguliers

Comparativement aux ouvriers masculins dans leur ensemble (échantillon Evrest), les conducteurs routiers ont des contraintes horaires plus marquées, mais différentes selon les métiers (graphique 1) : les routiers et grands routiers travaillent plus souvent de nuit (0-5h) et ont plus fréquemment des déplacements de plus de 24 heures ; les conducteurs de transport en commun se distinguent par la fréquence des horaires irréguliers, décalés et des coupures de plus de 2 heures ; en revanche, les contraintes horaires des livreurs et coursiers se rap-

(1) INSEE, enquête emploi en continu 2009.

1 - Caractéristiques des horaires de travail des conducteurs routiers

Source : Evrest. Échantillon national, 2009-2010



Encadré Des résultats issus du dispositif Evrest

Le dispositif

Evrest (*Evolution et Relations en Santé au Travail*) est un observatoire pluriannuel par questionnaire, construit en collaboration par des médecins du travail et des chercheurs, pour pouvoir analyser et suivre différents aspects du travail et de la santé de salariés.

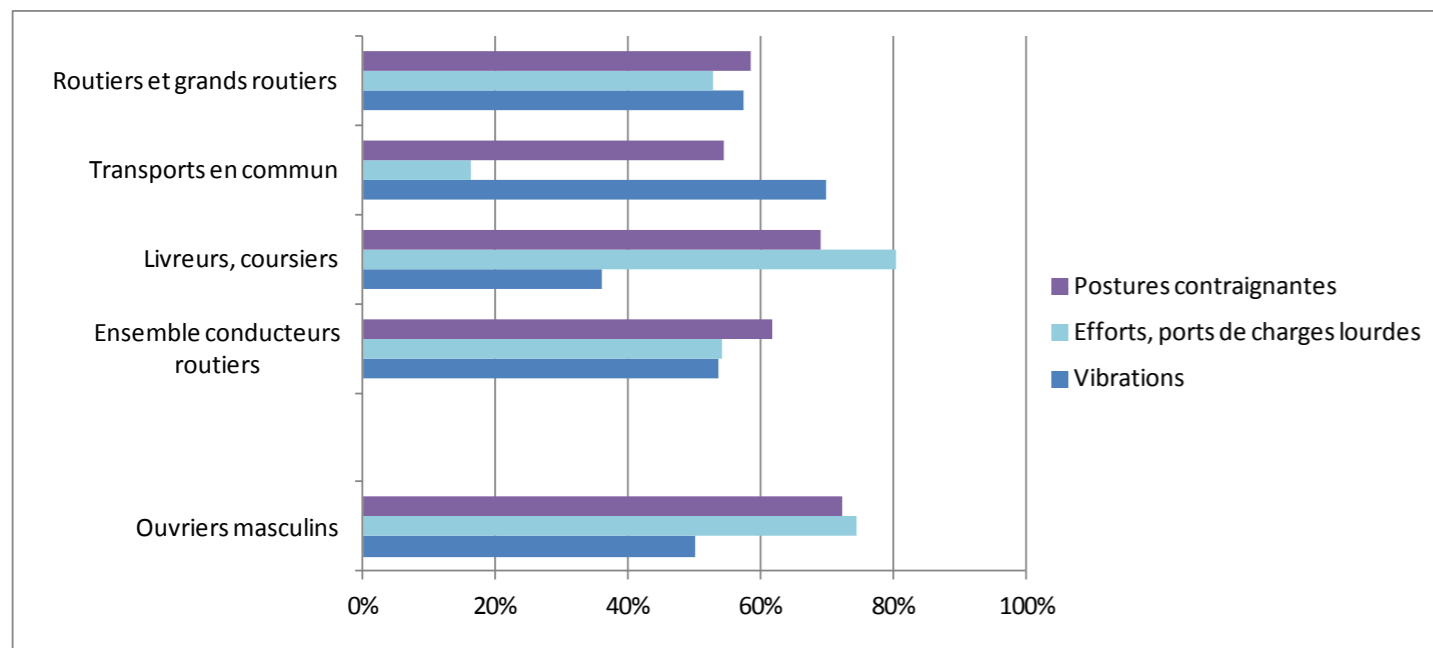
Ce dispositif vise d'une part à constituer une base nationale à partir d'un échantillon de salariés vus par les médecins du travail volontaires pour participer à Evrest, d'autre part à permettre à chaque médecin participant de produire et d'exploiter ses propres données pour nourrir les réflexions sur le travail et la santé au niveau d'une collectivité de travail. Le recueil des données s'appuie sur un questionnaire très court, qui tient sur un recto-verso, rempli lors des consultations.

Le dispositif a reçu un accord de la Commission Nationale Informatique et Libertés. Il a donné lieu à la constitution d'un Groupement d'intérêt scientifique depuis janvier 2009.



Membres fondateurs du Gis Evrest national, créé le 1^{er} janvier 2009





2 - Quelques contraintes physiques mentionnées par les conducteurs routiers

Source : Evrest. Échantillon national, 2009-2010

prochent de celles des ouvriers masculins.

Ces contraintes horaires se répercutent sur la journée de travail. Les conducteurs doivent sauter un repas ou écourter une pause bien plus souvent que les ouvriers masculins de l'échantillon Evrest (32% des routiers et grands routiers, 30% dans le transport en commun et 24% des livreurs et coursiers - 16% des ouvriers masculins). Cependant, abandonner une tâche pour une autre non prévue est moins fréquemment signalé par les chauffeurs (entre 12 et 16%, selon le métier) que par les autres ouvriers masculins (39%). Il ne s'agit là bien évidemment pas de s'arrêter de conduire, mais par exemple de modifier sa tournée.

Des contraintes physiques différentes selon les métiers

Les routiers et grands routiers sont moins nombreux à déclarer avoir des postures contraignantes (58%) que les ouvriers masculins en général (72%) ; il en est de même pour les « efforts et ports de charges lourdes » (respectivement 53 et 74%) (graphique 2) ; cet écart est encore plus marqué pour les conducteurs de transport en commun (16% d'entre eux signalant des efforts et port de charges lourdes). Inversement, ceux-ci sont plus nombreux (70%) à déclarer être exposés à des vibrations (50% chez les ouvriers

masculins). Les livreurs et coursiers sont quant à eux plus concernés que les autres conducteurs routiers par les efforts et ports de charges lourdes (80%).

Des situations différentes face au public

Presque tous les conducteurs de transport en commun signalent évidemment être en contact avec du public (95%), mais c'est également le cas de 88% des livreurs et coursiers et 80% des routiers et grands routiers, alors qu'en moyenne, 51% des ouvriers masculins ont des contacts avec le public. Le contact avec le public des conducteurs de transport en commun n'est cependant pas comparable à celui des autres conducteurs routiers, puisque cela représente une partie intégrante de leur travail. On note par ailleurs que 40% des conducteurs de transport en commun signalent ressentir une pression psychologique, 23% des routiers - grands routiers et des livreurs - coursiers, et 20% des ouvriers en général.

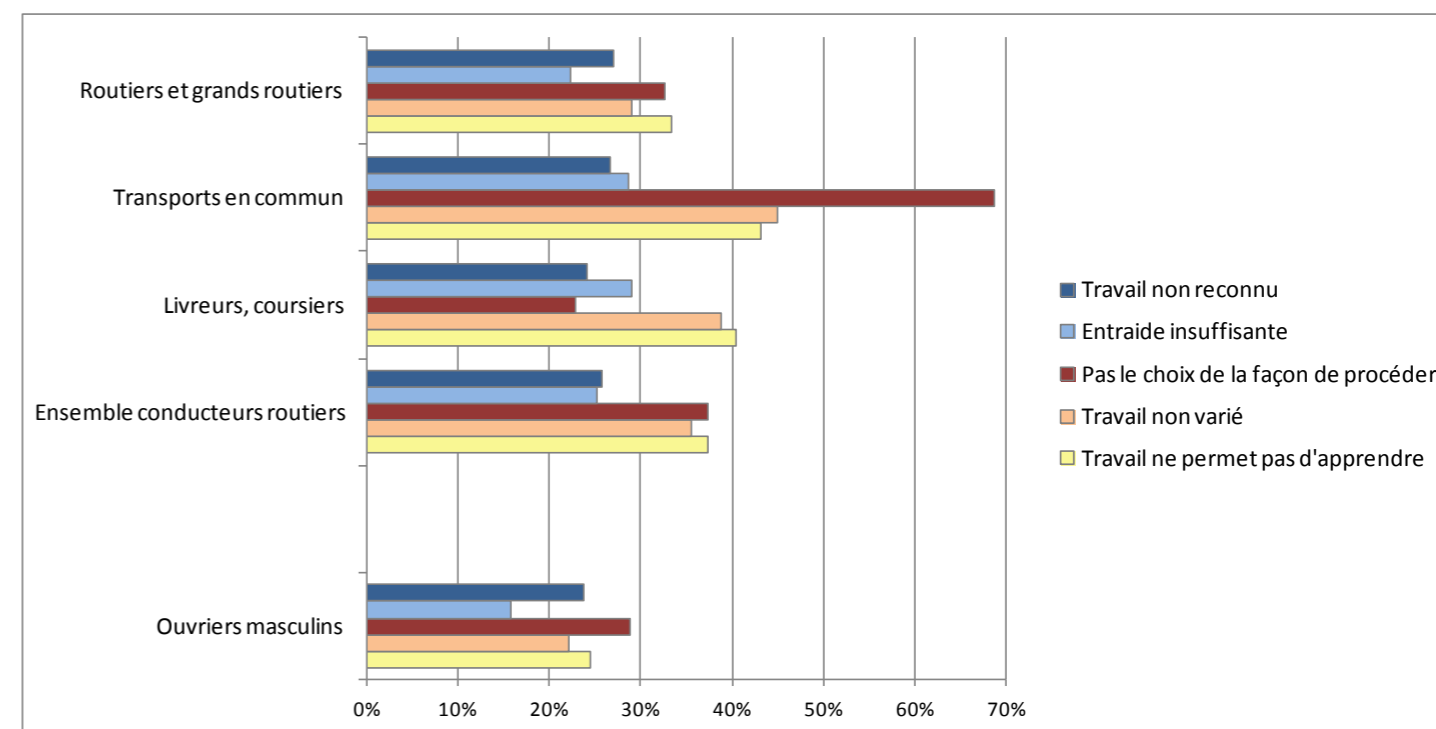
Des rapports sociaux un peu moins favorables

Les conducteurs routiers estiment un peu plus souvent que les ouvriers masculins ne pas être reconnus par leur entourage professionnel (27% des rou-

tiers - grands routiers et des conducteurs de transport en commun, 24% des ouvriers masculins) (graphique 3). De même, ils estiment plus souvent que l'entraide est insuffisante : 22% des routiers et grands routiers, 29% des conducteurs de transport en commun et des livreurs et coursiers, et 16% des ouvriers masculins. Cette situation est à rapprocher du travail souvent solitaire de ces salariés.

Et surtout un manque d'autonomie

Quel que soit leur métier, les conducteurs routiers sont nombreux à estimer que leur travail ne leur permet pas d'apprendre : 43% des conducteurs de transport en commun, 40% des livreurs et coursiers et 33% des routiers et grands routiers, alors que c'est le cas de 25% des ouvriers masculins (graphique 3). Probablement en référence à la monotonie de la conduite, les conducteurs jugent également plus fréquemment que leur métier n'est pas varié, surtout les routiers et grands routiers (39%) et les conducteurs de transport en commun (45%), tandis que 22% des ouvriers masculins estiment leur travail non varié. Enfin, la proportion de ceux qui disent ne pas avoir le choix de la façon de procéder est particulièrement élevée chez les conducteurs de transport en commun (69%). Cette proportion est moindre chez les routiers et grands routiers (33%). Cependant, cet aspect du travail a évolué,



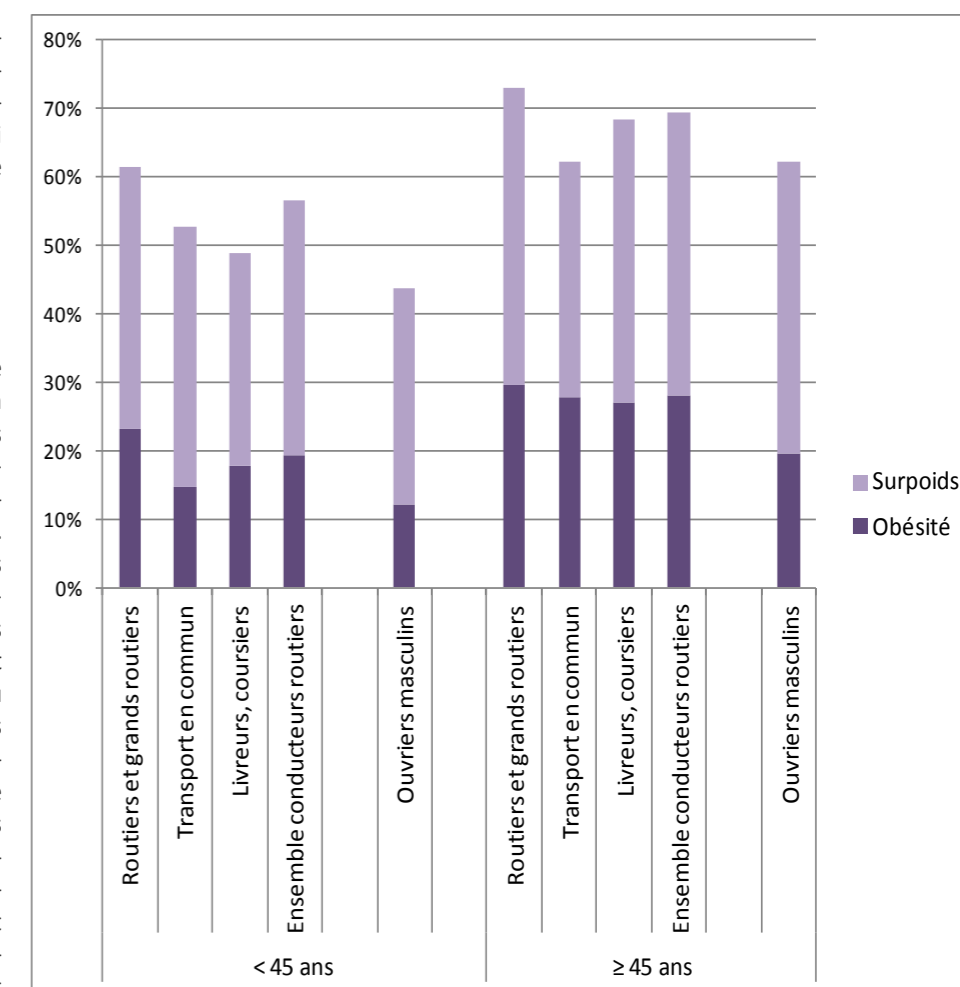
3 - Appréciations sur leur travail portées par les conducteurs routiers

Source : Evrest. Échantillon national, 2009-2010

notamment en lien avec le développement des technologies de communication et des outils de localisation à distance, alors que ce métier est souvent choisi en raison de son image d'indépendance et d'autonomie.

Des problèmes de surpoids et d'obésité

Un aspect marquant des problèmes de santé des conducteurs routiers est la fréquence des problèmes de surpoids (définis par un indice de masse corporelle - IMC - d'au moins 25 kg/m²) voire d'obésité (IMC ≥ 30 kg/m²) (graphique 4). On note que, déjà avant 45 ans, 19% des conducteurs sont obèses et 57% en surpoids (respectivement 12% et 46% des ouvriers masculins). Les routiers et grands routiers semblent être un peu plus concernés que les autres catégories de conducteurs (23% et 61% respectivement). A partir de 45 ans, l'écart entre les conducteurs routiers et les ouvriers masculins se creuse encore plus concernant l'obésité, notamment chez les routiers et grands routiers (respectivement 30% et 20% d'obésité) ; les autres catégories de conducteurs sont légèrement moins touchées par ces problèmes, mais présentent néanmoins des situations



4 - Obésité et surpoids chez les conducteurs routiers

Source : Evrest. Échantillon national, 2009-2010