

ENQUETE PENIBILITE



Transport de bouteilles de gaz

REALISATION : DUPETIT Joël le 02/01/2005

Etude et enquête

Réalisée par Mr DUPETIT Joël Représentant Syndical au C.E et CHS-CT de la
Société STOGAZ DISTRIBUTION.

Etude réalisée auprès du personnel roulant ayant comme tâche la livraison de bouteilles de gaz à la clientèle.

Cette étude visait les chauffeurs au-delà de 50 ans dans le but d'étudier l'état physique de cette catégorie de personnel après plusieurs années de travail dans le métier du gaz.

La directive européenne n° 90 /269/CEE à été transposée en droit français par le décret N° 92-258 du 3 septembre 1992 (J.O du 9 septembre 1992). Prescription minimale de sécurité et de santé concernant la manutention manuelle de charges comportant des risques notamment dorsaux- lombaires, pour les travailleurs(...) ? Un arrêté d'application, du 29 janvier 1993 (J.O. du 19 février 1993) précise les éléments de référence et autres facteurs de risques à prendre en compte pour l'évaluation préalable des risques et l'organisation des postes de travail lors des manutentions manuelles de charges(...).

*En rapport avec les recommandations de la CRAM pour le transport manuel de charges limite et pratiques permettant de prévenir les risques dus aux manutentions manuelles.
(R 344- 1990).*

*Et de la norme AFNOR concernant le poids maximal des charges transportées par un travailleur au vue de la fréquence portée et de l'âge du travailleur.
Norme AFNOR X 35- 109.*

Issue de la réforme sur les retraites, les négociations sur la pénibilité au travail auront lieu en 2005 et 2006. Un calendrier serré pour ces négociations sera tenu.

J'ai donc pris l'initiative en tant que Délégué Syndical de commencer le travail au sein de mon entreprise, c'est pour cela que j'ai préparé et envoyé un questionnaire relativement précis Pour que je puisse en retirer les enseignements concernant la pénibilité, l'usure, et l'évaluation des risques du au port de charges répétitives.

Préparation de l'étude.

Cette Etude à été réalisée, sur une quinzaine de chauffeurs livreurs à partir de la cinquantaine, donc les plus anciens de notre entreprise.

Le questionnaire se divise en six chapitres principaux, avec inclus des questions précises.

Les six chapitres sont :

Un groupe de questions concernant les livraisons : conduite camion et port de charges.

Un groupe de questions concernant les difficultés physique durant le travail.

Un groupe de questions concernant les réflexions sur le métier.

Un groupe de questions concernant les problèmes physique ressentis dans la vie privée.

Un groupe de questions concernant les vœux des chauffeurs.

Une analyse sur les charges portées et réflexion sur les améliorations à apporter

Réalisation d l'étude.

L'étude à été réalisé du 30/11/04 au 31/12/04 , les questionnaires ont été envoyés en octobre 2004

Synthèse explicative de cette enquête

Réalisée fin 2004 début 2005

Synthèse de l'enquête.

A - Synthèse de la partie conduite /livraison

1 : Concernant la partie conduite du véhicule

La moitié des chauffeurs livreurs concernés ont plus de difficultés lors de la conduite de leur camion.



Avec l'âge la conduite devient plus difficile

2 : Concernant la fatigue due aux heures de conduite

La moitié des chauffeurs concernés ressentent le poids de la fatigue du a l'âge

3 : Concernant la descente de la cabine pour effectuer les livraisons

Le 3/4 des chauffeurs ressentent beaucoup plus de difficultés lors de la descente de leur véhicule



Souvent les chauffeurs sautent de la cabine, risque d'accident, avec l'âge ils ont du mal à descendre de la cabine.

4 : Concernant la descente des bouteilles de gaz du camion

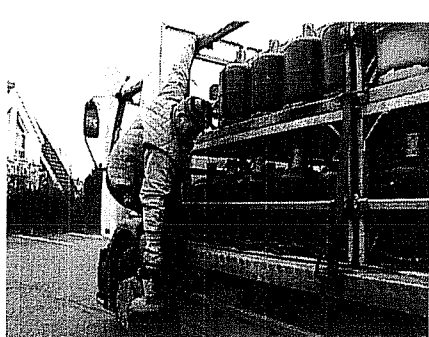
Le 3/4 des chauffeurs ont plus de difficulté avec l'âge à descendre les bouteilles du camion



Bien souvent pas facile de trouver la meilleure solution pour descendre les bouteilles suivant les situations.

5 : Concernant les livraisons chez les clients

Le 3/4 des chauffeurs ont beaucoup plus de difficultés à effectuer leur travail



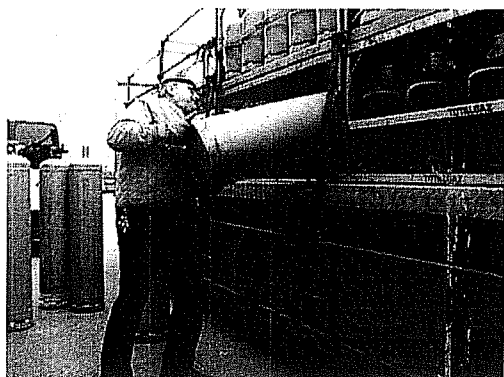
Livraison toujours difficile, que ce soit le déchargement des bouteilles, leurs déplacements ou bien leurs rangements dans les casiers chez le client.

6 : Concernant le ralentissement d'exécution des livraisons

La majorité des chauffeurs sont beaucoup plus lent lors de leurs livraisons

7 : Concernant le port de charges (bouteilles)

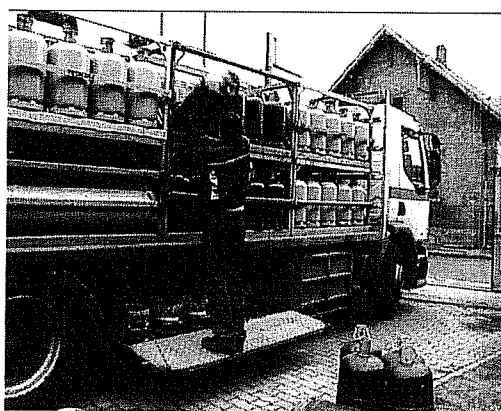
Encore la majorité des chauffeurs se plaignent des difficultés croissantes du port de charges



Le port de charges dans le métier, n'est pas encore résolu, ce métier est un des derniers métiers du transport où la livraison de charges lourdes est encore présente. Dans l'avenir peu être des solutions plus adaptées pour le remplacement des bouteilles seront trouvées pour supprimer le port de charges lourdes manuellement.

8 : Concernant le changement de méthode de livraison du à l'âge et à la pénibilité du travail

Là aussi la majorité des chauffeurs ont du, avec l'âge s'adapter et changer leurs façons de travailler.



Les nouveaux camions sont équipés de marches pied, ce qui réduit la hauteur pour le déchargement et le rangement des bouteilles. Reste le problème du passage de roues arrière. Ou il est toujours aussi difficile d'accéder aux bouteilles sans risquer un accident.

B- Synthèse de la partie concernant les problèmes d'ordre musculo-squelettiques

1 : Concernant les problèmes divers d'ordre global et non détaillés

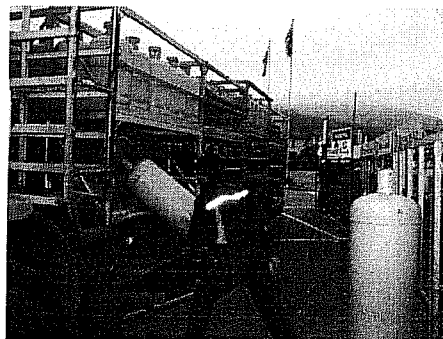
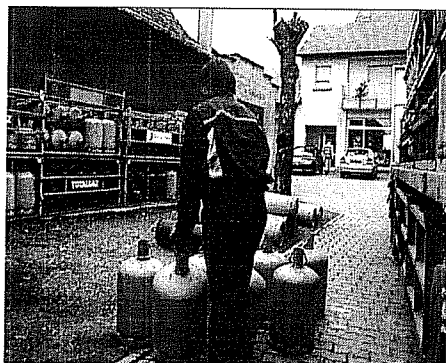
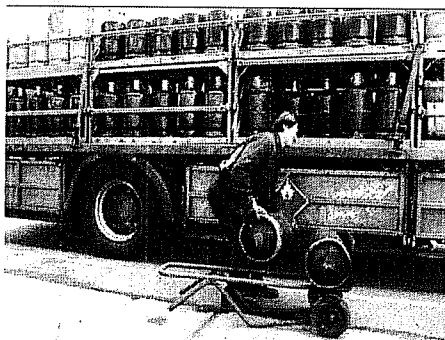
Le $\frac{3}{4}$ des chauffeurs ont des soucis physiques due à l'âge

2 : Concernant des problèmes musculaires d'ordre général non défini

Là aussi une bonne moitié des chauffeurs s'en plaignent

3 : Concernant les problèmes lié au mal de dos

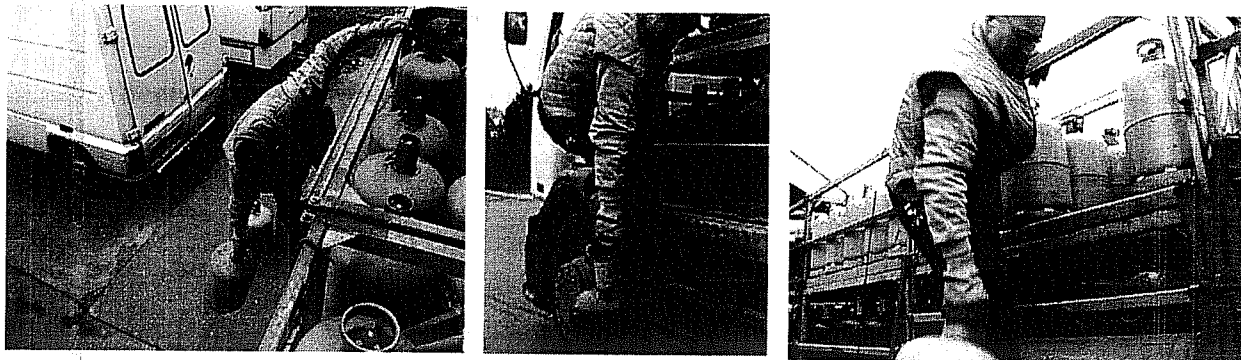
Là aussi le $\frac{3}{4}$ des chauffeurs ont des problèmes de dos



Bien porter, respecter les bons gestes pour préserver son dos pas d'autres solutions.

4 : Concernant le problème spécifique des épaules

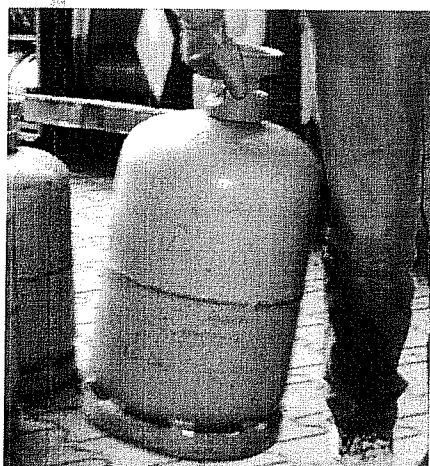
Là aussi le ¾ les chauffeurs se plaignent de problèmes d'épaules



Beaucoup d'accident de travail du aux problèmes d'épaules, difficile de trouver des solutions adaptées pour la livraison idéale.

5 : Concernant les problèmes au niveau des mains (nerf carpien)

La moitié des chauffeurs sont concernés par ce problème spécifique lié à la manutention



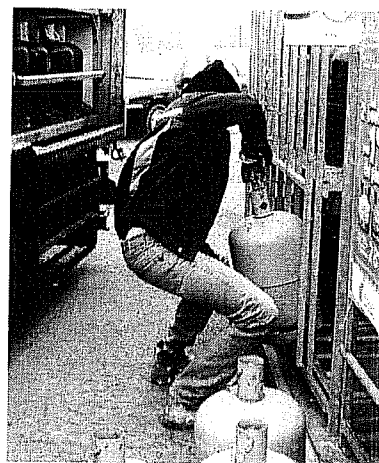
Aussi de nombreux accidents et nombreuses opérations des mains du au port de charges lourdes. Utilisation des gants préconisé.

6 : Concernant le problème lié aux cervicales

Là aussi environ la moitié des chauffeurs ressentent ce problème

7 : Concernant les problèmes de jambes

Un peu moins de la moitié s'en plaignent



Les jambes, il est vrai qu'elles souffrent du port de charge, difficile à résoudre.

8 : Concernant les problèmes musculo-squelettique et fatigue générale ressentie en fin de journée.

Mal au dos : pour les $\frac{3}{4}$

Mal au articulations des bras : la moitié

Mal aux mains : un peu moins que la moitié

Fatigue générale : pour le $\frac{3}{4}$

C- synthèse de la partie réflexion sur le métier

1 : Concernant l'usure physique avec les années de manutention.

La totalité des chauffeurs pensent avoir été usé physiquement par leurs métier

2 : Concernant la possibilité de continuer ce métier jusqu'à 60 ans

Seulement la moitié des chauffeurs pensent pouvoir continuer jusqu'à 60 ans dans l'hypothèse de conditions physiques stables.

3 : Concernant l'arrêt prématuré de l'activité avant 60 ans

L'ensemble des chauffeurs cesseraient leurs activité si des problèmes physiques apparaissaient

4 : Concernant la question sur la volonté de terminer leur carrière dans le gaz et la réflexion d'un changement d'activité

La majorité des chauffeurs veulent terminer leur carrière dans ce métier et la moitié ont songés à un reclassement dans un emplois moins physique

5 : Concernant les heures supplémentaires devant êtres effectuées en semaine

La majorité des chauffeurs estiment que les heures supplémentaires hebdomadaires devant être effectuées, deviennent difficile avec l'âge

D- Synthèses de la partie concernant les problèmes physique ressentit dans la vie privée

1 : Concernant la question sur la faculté de récupération après le travail

La majorité des chauffeurs ont de plus en plus de mal à récupérer tonicité et énergie après une journée de travail

2 : Concernant la question sur la fatigue du week end

Les $\frac{3}{4}$ des chauffeurs se sentent beaucoup plus fatigués lors du coné de fin de semaine

3 : Concernant la question sur l'aptitude à effectuer des travaux ou activité durant le congé de fin de semaine ou bien lors des vacances, sur les problèmes ressentis

Aussi là le $\frac{3}{4}$ des chauffeurs, ont plus de mal que les années précédentes à effectuer de simple travaux, ou activités se plaignant de douleur de dos et autre

E- Synthèse des vœux des chauffeurs

1 :Concernant la question sur les aménagements d'horaire du à la pénibilité

La majorité des chauffeurs concernés, voudraient pouvoir bénéficier d'aménagements d'horaires dans le but de terminer une carrière dans le gaz en préservant leurs intégrité physique

2 : Concernant la question sur le rapport qualité de vie *Physique* et la pénibilité du travail hebdomadaire à partir de 50 ans

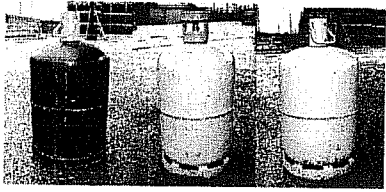

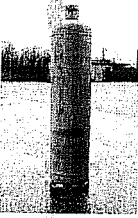
La majorité des chauffeurs répondent que la qualité de vie dépend de la pénibilité du travail demandé et effectué en semaine

3 : Concernant la question sur la reconnaissance de la pénibilité dans la branche du transport du gaz conditionné

Bien sur, la majorité des chauffeurs répondent qu'ils souhaitent qu'il y ait une reconnaissance de la pénibilité dans cette branche de transport

Fin

Masse des charges manutentionnées manuellement et tonnage/ jour

Désignation des charges	Masse unitaire KG	Tonnage / jour Traité par le chauffeur
 <p>Bouteilles Butane/propane Type 13 Kg</p>	<p>Plus de 26 Kg (remplie) Plus de 13 Kg (vide)</p>	<p>9 T 500</p>
 <p>Bouteille Malice Type 6 Kg</p>	<p>Plus de 10 Kg (remplie) Plus de 4Kg (vide)</p>	<p>280 Kg</p>
 <p>Bouteille propane 35 Kg</p>	<p>Plus de 60 Kg (remplie) Plus de 25Kg (vide)</p>	<p>935 Kg</p>
TONNAGE / JOUR TOTAL		10 T 715 kg

**Moyenne calculée sur la base de 7 palettes de bouteilles 13 Kg
1 palette de bouteilles type 35 Kg et 20 bouteilles type malice
en tenant compte de la livraison des pleines et la reprise des vides**

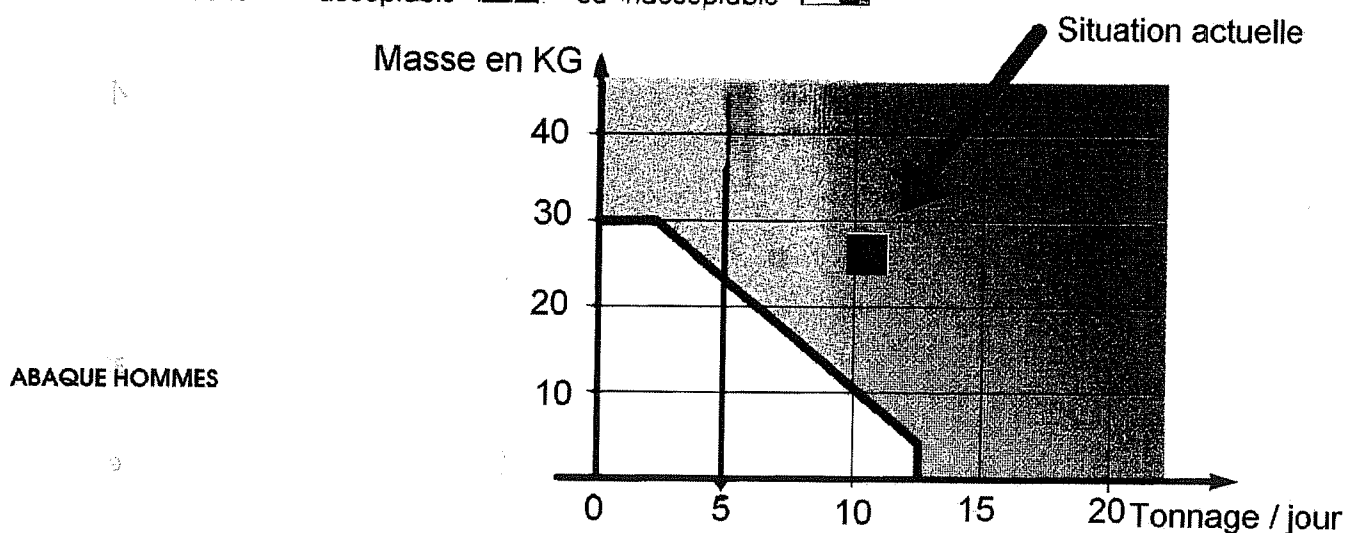
Tableau d'analyse des charges portées en tonnage jour de L' INRS

Situation des chauffeurs de STOGAZ DISTRIBUTION

Nous pouvons remarquer que notre situation de port de charges est en zone inacceptable sur le tableau ci dessous.

Manutention manuelle de la charge au poste de travail

Classement en zone acceptable ou inacceptable



Situation de notre entreprise repérée par le carré noir en zone sombre

Déplacement des charges

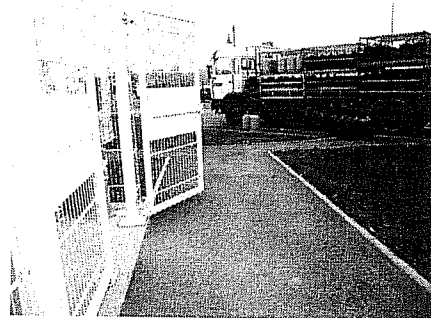
Dans 90 % des cas de livraison les chauffeurs ont un déplacement des charges supérieur à 2 mètres à effectuer.

Ce qui amplifie la pénibilité. Le diable n'est pas adapté à toutes les situations.

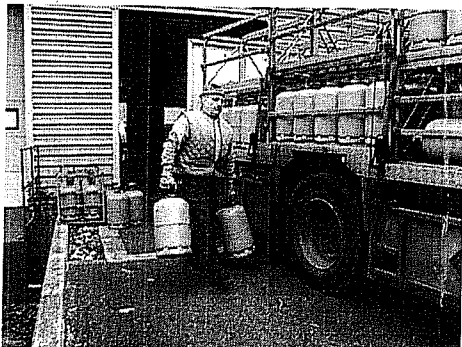
Difficile d'utilisation et pas adapté au transport de bouteilles de gaz



Plus de 20 m au fond de la cour



Plus de 50 m box grillagé



Plus de 5 m casier près de la porte



Plus de 2 m pourtant au plus près



Plus de 20 m impossible d'approcher



Casiers à plus de 5 m

Rare sont les cas où un déplacement inférieur à 2 mètres soit possible pour effectuer une livraison. Les livraisons ont en moyenne un déplacement de la charge situé entre 1 mètre et 10 mètres.

La cadence et fréquence de prise de charges

En tant que chauffeur, je peux évaluer en moyenne, le nombre de bouteilles pouvant être livrées, étant un chauffeur ayant une cadence de livraison relativement rapide.

En prenant en compte un nombre de **35 bouteilles pleines à livrées, donc 35 vides à reprendre**, en ayant un déplacement moyen de **5 mètres**.

En portant à la livraison **2 bouteilles pleines (+/- 50 kg)** à déposer dans le casier client, une dans chaque bras,.

En retour 2 bouteilles vides (+/- 25 kg) de la même façon à remettre sur le camion.

Il faut environ **25 minutes** pour effectuer **cette livraison type**. En rajoutant 5 minutes pour se garer, repartir et pour la signature des papiers.

Nous pouvons remarquer que pour un déplacement de charges, au nombre de 70 unités, *bouteille type 13 Kg* .

**Nous avons une masse de
1 T 400 kg à déplacer en 25 minutes.**

Ce qui correspond disons bien pour un chauffeur relativement rapide à une fréquence
de 56 kg par minute.

Correspond aussi à un déplacement et port de
3 tonnes 300 kg à l'heure.

Ceci est un facteur aggravant de risque d'accident du travail du à la cadence imposée et devant être tenue pour effectuer la totalité des clients.

Fréquence des accidents du travail

J'ai pu remarquer dans le métier du transport de gaz, il y a un nombre relativement important d'accidents du travail et de maladies professionnelles.

La façon de travailler est bien sur en cause, la rapidité d'exécution des livraisons, l'inattention au travail, la fréquence de livraison, la masse des charges à transportées.

Aussi un point qui est soulevé régulièrement par le patronat, l'empressement d'exécution des livraisons par les chauffeurs (causes d'accidents régulier).

Il faut aussi comprendre que notre travail de livraison peut être apparenté à un travail à la tâche.

Le chauffeur reçoit la veille son plan de chargement, et le nombre de clients à effectuer. En règle générale sur un camion équipé de 10 palettes il sera chargé 10 palettes avec un nombre de clients à livrer qui oscille entre 18 et 25.

Quand le lendemain le chauffeur démarre pour effectuer sa tournée, il est parti pour effectuer tous les clients, il est hors de question de ne pas livrer la totalité, sauf si le camion n'a plus le produit concerné pour la livraison dite. **Laisser des clients non livrés serait considéré comme refus de travail**, donc pas question d'arrêter sa livraison jusqu'à concurrence de 12 heures de travail si cela le nécessite.

Il est donc tout à fait clair, que dans l'esprit du chauffeur, **il doit exécuter tous ses clients** et doit aussi recharger son camion si la livraison le nécessite pour livrer tous les clients, s'il est à proximité du dépôt de gaz.

Ce qui peut amener une livraison journalière, au-delà du nombre de palettes changeable sur le camion.

Dans la majorité des cas quand le chauffeur a terminé le nombre de clients attribué la veille, il rentre recharger son camion pour le lendemain et a terminé sa journée.

Bien sur l'intérêt du chauffeur, ce qui se comprend est de rentrer le plus vite possible en ayant accompli son travail correctement.



Etant donné qu'il n'y a aucune norme appliquée, que ce soit du côté employeur ou bien du côté employés, tous y trouvent leur compte au détriment des conditions de travail, de la pénibilité et des risques d'accidents.

Un chauffeur qui exécutera un tonnage excessif quotidiennement en rapport avec un nombre de clients démesuré, vu sa configuration de travail, son intérêt n'est pas de traîner au labour.

Sinon au lieu d'exécuté sa tache en 8 heures par exemple, s'il devait prendre son temps, en respectant une cadence moindre en respectant la masses des charges à transporter pour ses bras et son dos, il passerait quelques heures de plus chaque jour, ce qui ne l'arrangerait pas plus, étant donné qu'il faut terminer le nombre de client fournit. Malgré les heures supplémentaires en résultant.

Mais l'intérêts des deux partis n'est pas de rallonger le temps de travail. Le patronat ne voit aucun intérêt à faire respecter une norme de transport de charges, ou de tonnage / jour transporté trop faible, **le coût du transport ne serait alors plus concurrentiel** par rapport aux autres transporteurs sur le marché.

Un seul transporteur ne peut de lui-même agir en faveur des conditions et des normes de travail à respecter, en matière de respect de tonnage / jour, ou cadence.

Les chauffeurs sont formés par un stage de gestes et posture dans la but d'apprendre à respecter les bons gestes, mais ça s'arrête là. Et ça ne suffit plus.

Il faudrait que les deux seules conventions collectives ayant en charge le transport de gaz, soient à la même norme, en matière de tonnage / jour et fréquence de travail.

C'est pour cela que je pense qu'il faudrait tout d'abord faire respecter les normes existantes, AFNOR, INRS et autres, en tonnage journalier en fréquence de port de charge et en temps de travail quotidien dû à la pénibilité de ce métier.

L'idéal à mon sens, serait de normaliser en prenant en compte toutes les composantes applicables à ce métier (masse des charges, distance moyenne de livraison, hauteur de prise et dépôt de charges, ergonomie du produit et autre) de normaliser un nombre de charges maximum à porter quotidiennement.

Ce qui aurait pour but de respecter la musco- squeletique des chauffeurs de favoriser la récupération, d'éviter les accidents, les incapacités.

Le chauffeur connaissant le nombre de charges maximum à transporter lors d'une journée de travail d'environ 8 heures, pourrait gérer facilement sa cadence de travail qui serait réduite par rapport à ce qui ce fait actuellement.

Et peu importe le nombre de clients sur la tournée, quand le chauffeur à atteint son chiffre en tonne / jour, il peut rentrer. Cela éviterait aussi l'abus d'heures supplémentaires pour raison de service.