

*La santé et la sécurité
des salariés conducteurs
réguliers de véhicules légers*



Parc Technologique Toison d'Or
4 allée André Bourland
21000 DIJON
Tél : 03.80.77.85.30 - Fax : 03.80.77.85.31
www.aist21.com - contact@aist21.com

Remerciements

Aux salariés qui ont participé à l'enquête.

A tous les médecins du travail de l'AIST 21
qui ont participé au recueil d'informations.

Etude réalisée en 2007

Réédition en juin 2011

LA SANTE ET LA SECURITE DES SALARIES CONDUCTEURS REGULIERS DE VEHICULES LEGERS

Une enquête auprès de salariés
relevant du service de santé au travail
AIST 21

2010

Le service de santé au travail AIST 21 a souhaité mesurer les contraintes particulières liées à la conduite automobile professionnelle des salariés du fait de leur poste de travail, et les effets sur leur santé (pathologies, effets conjoints associés à d'autres facteurs de risque).

L'étude repose sur une enquête menée auprès des salariés concernés et vus en consultation médicale par des médecins du travail du service interentreprises. Ce recueil d'informations visait à prendre en compte le vécu des salariés sur leurs situations de travail et les liens avec les problèmes de santé éventuellement rencontrés afin de dégager des pistes d'actions de prévention.

État de santé

- 20% estiment leur travail fatigant et/ou stressant
- 34% souffrent de Troubles musculo-squelettiques (TMS), souvent ressentis comme aggravés par la conduite
- 12% déclarent avoir des troubles du sommeil
- Prise en compte du risque routier par l'entreprise : un effet protecteur sur les risques physiques et psychiques

Vécu de la conduite

- 75% des conducteurs aiment conduire
- 90% de véhicules estimés comme sûrs

Réglementation routière

- 80% passent des appels téléphoniques au volant
- 12% ont bu au moins 2 verres d'alcool / jour en moyenne au cours des 7 jours précédant l'enquête
- 50% souhaitent suivre un stage de sécurité routière

CONDITIONS ET CONTRAINTES DE TRAVAIL LIEES A LA CONDUITE

La majorité des conducteurs bénéficient d'un véhicule de société (90%). Tous les types de véhicule sont utilisés.

Les véhicules adaptés selon les utilisateurs

Au moins 80% des véhicules sont équipés d'ABS, de la climatisation et de la direction assistée. Le GPS et le régulateur de vitesse sont moins systématiques (respectivement 68% et 55%). La présence d'un extincteur est encore plus rare (16%).

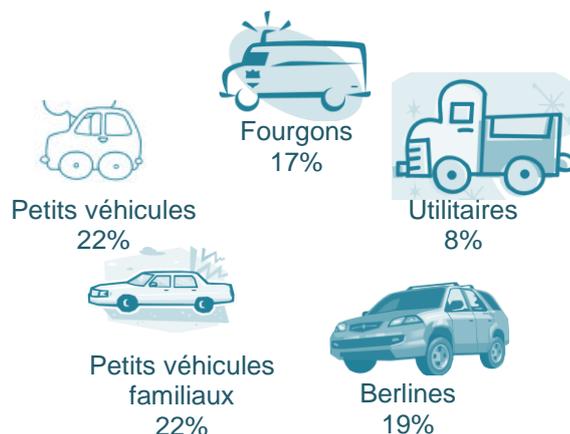
Les conducteurs sont plutôt **satisfaits de leur moyen de transport** : huit sur dix l'estiment confortable et neuf sur dix pensent qu'il est sûr. Les améliorations possibles portent essentiellement sur l'insonorisation (35%) et le réglage et dimensionnement du poste de conduite (20%).

Une certaine liberté dans la gestion et la programmation des déplacements

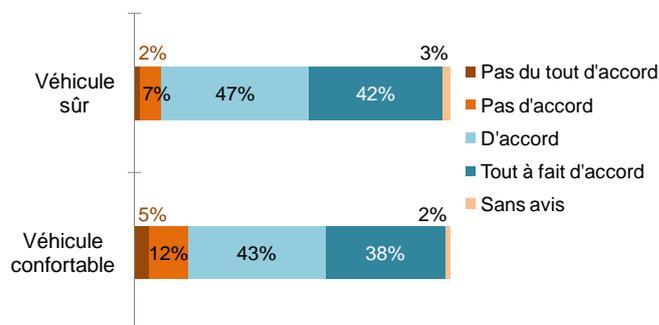
Plus de huit conducteurs sur dix déclarent gérer personnellement leur planning de déplacements. Trois fois sur dix, ce planning est ensuite modifié par un tiers, ce qui sous-entend une certaine préparation des déplacements avant de prendre le volant.

Neuf personnes sur dix choisissent leur itinéraire et sept sur dix ont la possibilité de déterminer elles-mêmes leurs durées de conduite.

Enfin, sur un autre plan, un peu plus de la moitié des enquêtés affirment être rémunérés selon des objectifs commerciaux.

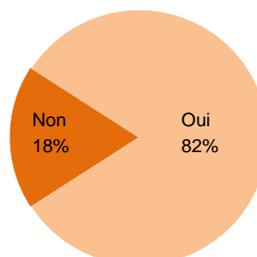


Degrés de confort et de sécurité vécus des véhicules selon les conducteurs enquêtés

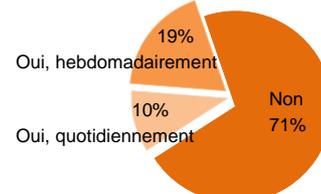


Gestion du planning de déplacements

Gérez-vous personnellement votre planning journalier de déplacements ?



Si oui, votre planning est-il modifié par un tiers ?



La réglementation routière pas toujours respectée

13% des salariés n'ont plus que 6 points ou moins sur leur permis de conduire, et 16% ont déjà eu une suspension de permis. Près de la moitié des salariés bénéficient de la totalité de ses points de permis de conduire.

La majorité des conducteurs dispose d'un téléphone portable (88%), les deux tiers équipés d'un kit main libre. En moyenne, ils reçoivent 7 appels par jour pendant les heures de conduite. Les SMS sont moins utilisés : 56% n'en reçoivent aucun.

Les appels téléphoniques au volant sont fréquents : plus de huit personnes sur dix téléphonent au volant (36% souvent) et la moitié d'entre eux le font alors que leur entreprise l'a explicitement interdit. On peut noter que les trois quarts de ceux qui téléphonent en conduisant sont équipés de kit main libre.

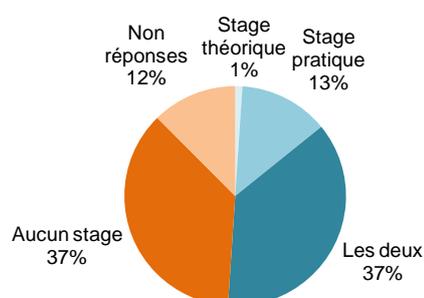
Les **trois quarts** des répondants indiquent avoir **changé leur pratique de la conduite** dans le cadre de leur travail depuis le **renforcement de la réglementation** en matière de sécurité routière. En particulier, 92% respectent plus strictement le code de la route, 32% organisent leur journée différemment et 15% ont baissé leur consommation d'alcool. Sachant que 12% des personnes interrogées disent avoir bu au moins deux verres d'alcool par jour au cours de la semaine précédent l'enquête, des progrès sont possibles sur ce dernier point.

Des salariés qui aiment conduire

Sur une échelle de 1 à 10, les trois quarts des salariés évaluent à 7 ou plus leur niveau d'appréciation de la conduite. A l'inverse, seuls 6% des répondants chiffrent à moins de 5/10 cette information.

Dans plus de six cas sur dix, les conducteurs réguliers pensent que la conduite peut avoir un effet bénéfique sur eux, ce sentiment étant très lié au degré d'appréciation de leur activité.

Souhait de stage de sécurité routière pour les conducteurs enquêtés



En matière de formation professionnelle, une personne sur cinq a participé à un stage de sécurité routière - suivi de modification de la conduite pour la moitié d'entre eux. Des attentes en la matière existent : **la moitié** des répondants souhaitent suivre un **stage pratique et/ou théorique**, avec une préférence pour la pratique.

Plus globalement, six conducteurs sur dix pensent que leur employeur prend en compte leur risque routier et qu'il essaie de le limiter.



FATIGUE ET STRESS ENGENDRES PAR LE TRAVAIL

Environ un salarié enquêté sur cinq juge son travail très fatiguant (8 ou plus sur une échelle de 10). De même, une part équivalente (18%) estime leur travail très stressant. A titre de comparaison, ces indicateurs de vécu du travail utilisés dans l'enquête nationale SUMER^(*) de 2003 donnent des résultats moins favorables : 28% des personnes interrogées évaluent à 8 ou plus le niveau de travail fatiguant et 34% considèrent leur travail très stressant.

Les déplacements pèsent davantage sur la fatigue que sur le stress

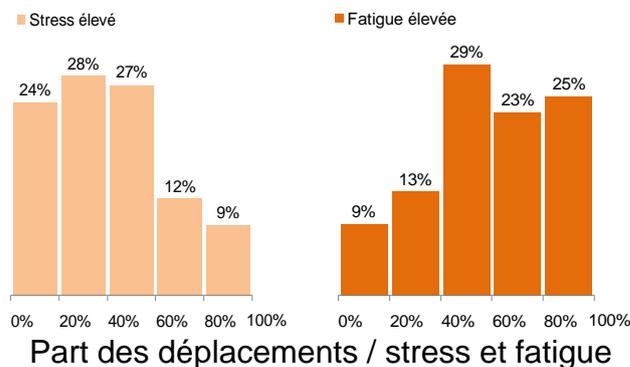
Quels que soient les niveaux de stress et de fatigue dus au travail, environ 40% de la fatigue et 26% du stress éprouvés sont associés aux déplacements.

Les facteurs de fatigue et de stress liés au travail ne sont pas tout-à-fait les mêmes :

Dans les deux cas, à âge, sexe et durée de travail comparable, la **prise en compte du risque routier par l'entreprise** est un facteur qui limite les degrés de fatigue et de stress. De même, le fait d'avoir le temps de **s'arrêter manger le midi** joue de manière positive sur les deux états.

Les contraintes de la situation de travail interfèrent différemment sur l'un et l'autre problème : la possibilité de **gérer soi-même son planning de déplacements** diminue le niveau de fatigue de 50% tandis qu'une **rémunération indépendante des objectifs commerciaux** réduit de 33% le risque d'avoir un niveau de stress élevé.

Influence des déplacements sur la santé perçue



(*) Suivi longitudinal par les médecins du travail des expositions et de la santé d'une population salariée

FACTEURS DE RISQUES POUR LA SANTE

Une hygiène de vie semblable à celle de la population générale

Un tiers des personnes a déclaré être fumeur, soit une part peu différente de celle observée chez les salariés bourguignons interrogés dans le cadre de l'observatoire EVREST^(*) (38%). Parmi les fumeurs, 67% ont l'habitude de fumer en conduisant.

La prise de médicaments psychotropes concerne 4% des conducteurs, et 3% ont déclaré consommer du cannabis ou d'autres produits illicites.

Les salariés enquêtés semblent assez actifs physiquement : 61% disent exercer une activité physique "vigoureuse" au moins une fois par semaine. Les résultats EVREST^(*) indiquent que 47% des salariés bourguignons sont dans ce cas.

Passer du temps en voiture n'empêche pas des habitudes alimentaires correctes. Ainsi, les trois quarts des salariés prennent un petit déjeuner et seulement 3% des conducteurs ont l'habitude de ne pas déjeuner le midi.

Selon le Baromètre santé nutrition de 2008 réalisé par l'INPES (Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé) en population générale, 77% des personnes enquêtées auraient pris un petit déjeuner la veille de l'interview et 5% n'auraient pas déjeuné ce même jour.

D'un point de vue plus négatif, 18% des conducteurs se contentent le plus souvent d'un casse-croûte le midi, 25% mangent en conduisant et 36% peuvent sauter un repas par manque de temps.

Environ la moitié des salariés (48%) sont en surcharge pondérale. Les résultats issus de l'observatoire EVREST^(*) en Bourgogne diffèrent peu (43%).

Les problèmes de sommeil au cours des 30 derniers jours concernent 35% des salariés (24% "parfois", 11% "souvent"). Les données issues du Baromètre santé de 2005 sont plus importantes : 46% des personnes interrogées ont déclaré avoir eu des problèmes de sommeil au cours des huit jours précédant l'enquête (34% "un peu", 12% "beaucoup"). Dans cette enquête, 9% des conducteurs ont dit prendre "quelque chose même occasionnellement pour dormir", en population générale, 7% des Français sont dans ce cas.

(*) Suivi longitudinal par les médecins du travail des expositions et de la santé d'une population salariée

Alcool et sommeil au volant : des facteurs potentiels d'accidents

Certains facteurs peuvent avoir des conséquences particulièrement néfastes et propres à la population spécifique des utilisateurs de véhicules.

C'est le cas de la consommation d'alcool : 12% des conducteurs ont déclaré avoir bu au moins deux verres d'alcool en moyenne chaque jour au cours des 7 jours précédant l'enquête, et 41% ont bu, ne serait-ce qu'un verre, sur cette même période.

La limite au-delà de laquelle un automobiliste n'est plus autorisé à utiliser son véhicule correspond approximativement à deux verres standards d'alcool. En outre, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande l'abstinence lors de la conduite d'un véhicule.

Par ailleurs, plus de la moitié des salariés interrogés font état de somnolence en conduisant. L'endormissement au volant est la première cause d'accidents mortels sur autoroute : il est à l'origine d'un accident sur trois.

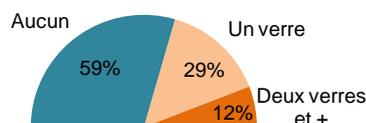
Le risque routier : 6% d'accidents avec dommages corporels

Plus d'un tiers des enquêtés ont eu un ou plusieurs accidents de la circulation depuis leur prise de poste. Les accidents dans le cadre du travail concernent 29% des salariés.

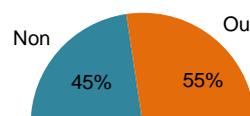
Les dommages corporels dus à ces accidents touchent 6% de l'ensemble des répondants (16% des accidentés). Ces accidents ont donné lieu à un arrêt de travail pour 5% des salariés (14% des accidentés). Enfin, 2% des répondants (5% des accidentés) déclarent avoir des séquelles ou une incapacité permanente partielle (IPP) dues à un accident routier.

Les facteurs de risque aux conséquences spécifiques à la conduite

Au cours des 7 derniers jours, combien de verres d'alcool avez-vous bus en moyenne chaque jour ?



Vous arrive-t-il d'avoir sommeil au volant ?



Les accidents de la circulation et leurs conséquences

	Au moins un accident	Au moins 3 accidents
Accidents de la circulation	35%	7%
<i>dont accidents du travail</i>	29%	4%
<i>dont accidents privés</i>	8%	1%
Suites d'accident(s)		
Dommages corporels	6%	
Arrêt(s) de travail	5%	
Séquelle(s) ou IPP	2%	

LES PATHOLOGIES

Prédominance des problèmes ostéo-articulaires

Selon les réponses des médecins, **34% des salariés ont au moins une pathologie ostéo-articulaire** chronique ou ont suivi un traitement sur plus de 30 jours cumulés en un an pour ce type de pathologies. Les problèmes de **lombaires** sont le plus souvent cités (**17%**), suivis de ceux des cervicales et des membres inférieurs (9%). Les pathologies des membres supérieurs et du dos concernent 6% des conducteurs.

Concernant les troubles neuropsychiques, **12% ont des troubles du sommeil**. La dépression, les malaises ou vertiges et l'apnée du sommeil touchent chacun 2% des enquêtés.

Les médecins ont noté qu'un salarié sur dix souffrait d'hypercholestérolémie, 7% de problèmes cardio-vasculaires et 3% de diabète.

Certaines pathologies augmentent avec l'âge. C'est le cas des pathologies cardio-vasculaires (3% avant 45 ans, 14% chez les 45 ans et plus), des problèmes digestifs (3% versus 11%), des problèmes métaboliques (2% versus 7%), du diabète (1% versus 7%), de l'hypercholestérolémie (5% versus 18%) et des pathologies des membres supérieurs (4% versus 11%).

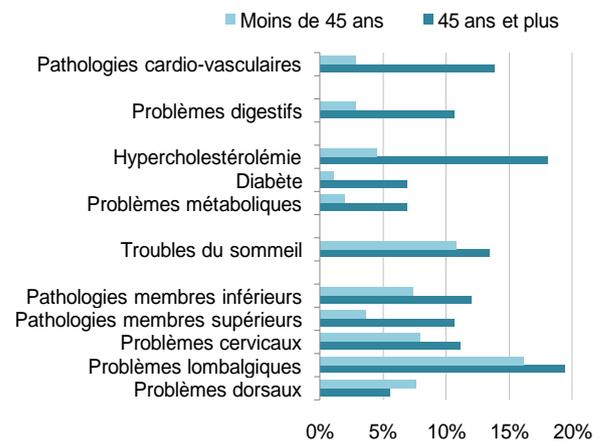
Le ressenti des salariés : la conduite aggrave surtout les problèmes ostéo-articulaires...

Parmi les différentes pathologies rencontrées, les problèmes ostéo-articulaires sont souvent signalés comme aggravés par la conduite. Ainsi, plus de la moitié des problèmes lombaires et dorsaux seraient

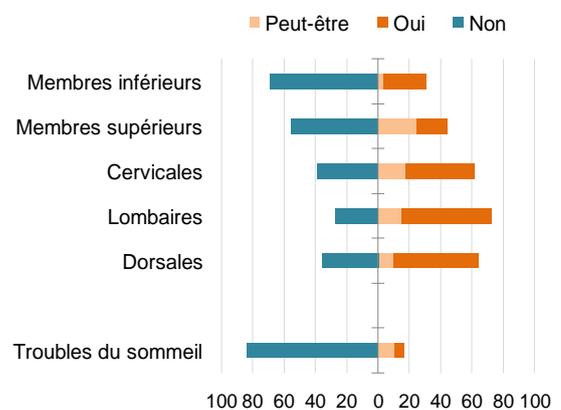
accentués par la conduite. De même, les médecins indiquent que 44% des problèmes cervicaux sont en partie dus à la conduite. Les pathologies des membres inférieurs et supérieurs sont aggravées par la conduite dans respectivement 27% et 19% des cas.

Dans une moindre mesure, la conduite automobile est également citée comme facteur aggravant des troubles du sommeil (6% "oui", 10% "peut-être").

Principales pathologies chroniques déclarées par le médecin en fonction de l'âge



Pathologies déclarées comme aggravées par la conduite



Problèmes de santé et contraintes de conduite : pas de liens évidents

Le fait d'avoir au moins une pathologie ostéo-articulaire n'est lié ni à l'ancienneté de conduite dans l'entreprise, ni à la durée de conduite ou à la distance parcourue par semaine, ni au fait de conduire de nuit.

A âge, sexe et durée de travail comparable, le fait d'être soumis à des **postures contraignantes** augmente de 50% le risque de problèmes ostéo-articulaires. A l'inverse, deux éléments de prise en compte du risque par l'employeur limitent ce risque : la démarche de **limitation du risque routier par l'employeur** (-34%) et le fait d'avoir un **véhicule confortable** (-40%).

Si on s'intéresse plus particulièrement aux problèmes lombaires – problèmes ostéo-articulaires les plus fréquents – ils sont aussi réduits par le fait d'avoir un véhicule confortable (-56%). En revanche, l'essai de réduction du risque routier par l'employeur n'a pas d'effet sur ce type de pathologie.

La possibilité de déterminer lui-même sa durée de conduite diminue de 30% le risque de pathologies lombaires.

Du côté des risques psychosociaux, ici encore, les contraintes engendrées par la conduite automobile ne jouent pas sur les pathologies neuro-psychiques. En revanche, quand l'**entreprise prend en compte du risque routier**, les salariés déclarent deux fois moins de pathologies neuro-psychiques. Concernant les comportements personnels, **sauter des repas** et **fumer** sont corrélés avec une augmentation de ces pathologies.

La **prise en compte du risque routier par l'entreprise** "protège" aussi des troubles du sommeil tandis que la consommation de **tabac** augmente avec le risque de souffrir de tels problèmes. Parmi les contraintes de

travail, le **manque de liberté dans la durée de conduite** et l'exposition à des **postures contraignantes** sont des facteurs qui accentuent les troubles du sommeil.

LES PISTES D'ACTION

Le risque routier est un risque professionnel majeur. Plus de 20 000 accidents routiers du travail ont lieu chaque année sur les routes de France, soit environ 3% des accidents du travail toutes causes confondues, mais 20% des accidents mortels.

Les conducteurs de véhicules légers interrogés dans le cadre de consultations des médecins du travail de l'AIST 21 n'échappent pas à ce risque : 6% d'entre eux ont déclaré avoir eu un accident routier du travail avec dommages corporels.

Ainsi, l'évaluation des facteurs de risque et l'appréciation de la position des entreprises face aux risques encourus par leurs salariés s'intègrent dans une démarche de prévention particulièrement opportune.

De plus, au-delà des risques de dommages corporels en cas d'accident de la route, les conducteurs sont exposés à beaucoup d'autres risques : physiques, posturaux ou psychosociaux. Leurs effets sur la santé peuvent être aggravés par des expositions professionnelles importantes ou de longue durée (lorsque l'activité de conduite occupe une place importante par exemple), et par certains comportements individuels (tabagisme, alimentation non équilibrée, consommation de médicaments ou de drogues...).

Parmi les problèmes de santé pointés dans cette enquête, on retient d'abord les **troubles musculo-squelettiques** (TMS), affectant surtout les lombaires, cervicales mais aussi les membres inférieurs.

Les **troubles neuro-psychiques** sont également importants en particulier certains

troubles du sommeil, mais aussi la fatigue et le stress.

Qu'il s'agisse des risques physiques ou psychiques, ils sont souvent plus limités quand le salarié estime que le risque routier est pris en compte par l'entreprise. A l'inverse, ils augmentent avec certaines contraintes de la situation de travail, notamment en matière de gestion des déplacements, mais aussi avec certains comportements individuels (tabac, alimentation). En revanche, la durée de conduite et le nombre de kilomètres parcourus dans l'année ne semblent pas influencer ces risques.



Le Comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés suggère la mise en œuvre de mesures de prévention organisées autour de quatre axes :

- ♦ La formation des utilisateurs de véhicules professionnels,
- ♦ L'organisation des communications téléphoniques,
- ♦ L'organisation des déplacements,
- ♦ La gestion des véhicules.

Cette enquête permet de définir des priorités à partir de ces quatre axes.

Les conducteurs sont en attente de **formation en matière de sécurité routière**. Avant tout, il faut définir le type de formations complémentaires à la conduite souhaitées par les salariés (ici plutôt "pratique"), puis établir un **plan de formation** à suivre dans le temps.

Parmi les améliorations à apporter, définir ou redéfinir les **règles d'usage du téléphone portable** paraît primordial. L'interdiction totale

pendant la conduite, y compris si les communications peuvent être établies grâce à un kit mains libres est une chose, encore faut-il proposer un autre mode d'organisation. L'entreprise peut élaborer un **protocole de communication** qui précise dans quelles conditions le salarié devra utiliser son téléphone portable lorsqu'il est en déplacement.

Concernant l'organisation des déplacements, les personnes enquêtées estiment avoir une certaine liberté. Il est important d'organiser au sein des entreprises la prise des rendez-vous, la planification des tournées, le choix des itinéraires, l'appréciation des distances parcourues, le respect des temps de pause, la gestion des urgences et des retards...

L'équipement et l'entretien des véhicules sont des facteurs de sécurité. Aussi, même si les salariés sont plutôt satisfaits des véhicules mis à leur disposition, les entreprises doivent veiller à leur bon état de fonctionnement. Il appartient aux salariés d'alerter l'entreprise en cas de problème.

Par ailleurs, avec le **vieillissement** des **actifs** employés et l'accroissement de l'incidence des problèmes de santé qui s'en suit, des actions de **prévention** pourraient être prioritairement proposées aux salariés les plus âgés (près de quatre personnes interrogées sur dix ont 45 ans ou plus) en matière nutritionnelle, de sommeil, d'activité physique, mais aussi de **promotion des dépistages** de pathologies chroniques (diabète, hypertension, cancers colorectaux, du sein...).

Toutes ces propositions font suite aux résultats spécifiques de l'enquête.

MATERIEL ET METHODES

Une enquête en deux volets

L'étude repose sur deux questionnaires :

- ♦ un auto-questionnaire rempli par le salarié porte sur la description de la situation de travail, sa perception des effets sur sa santé, sa connaissance de la prise en compte du risque routier par l'entreprise ;
- ♦ un questionnaire rempli par le médecin du travail porte sur l'état de santé du patient, l'exposition aux facteurs de risque, accidents de la route comme conducteur, pathologies relevées et leurs liens éventuels avec la conduite automobile dans le cadre du poste de travail.

Le remplissage des deux volets était proposé **au moment de l'examen médical** des salariés concernés par l'enquête (**visite périodique**). L'auto-questionnaire était présenté par une assistante. Il était ensuite complété lors de la consultation avec le médecin, celui-ci remplissant alors son propre questionnaire portant le même numéro.

Le champ de l'enquête est délimité par les salariés qui, dans le cadre de leur poste de travail (à l'exclusion du trajet domicile-travail), effectuent au moins 10 000 km par an.

L'enquête a été élaborée par 11 médecins du travail de l'AIST 21 sur la base de **572 questionnaires**.

Plus de 40 000 km par an en moyenne

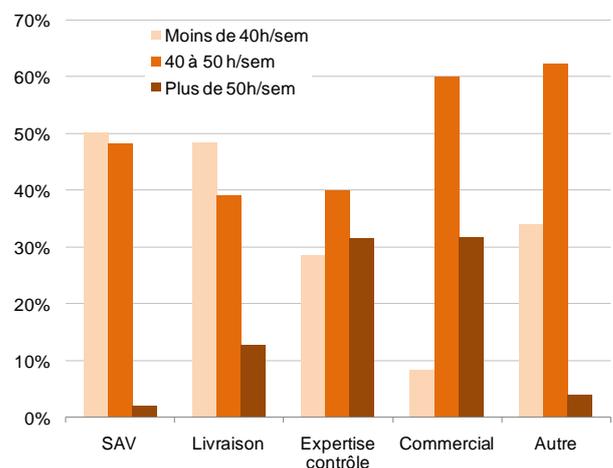
Près d'un quart des conducteurs sont employés par leur entreprise depuis au moins quinze ans. La conduite est une pratique plus ancienne : 35% conduisent dans un cadre professionnel depuis quinze ans ou plus. En moyenne, les conducteurs enquêtés effectuent 44 000 km par an pour un temps de conduite de 16 heures par semaine. Le motif de déplacement principal est le démarchage commercial (60%), suivi par les livraisons (18%) et le service après vente (10%).

Un tiers des répondants est amené à conduire de nuit, 30% font des déplacements départementaux, 60% régionaux ou interrégionaux, les autres parcourent des distances plus longues.

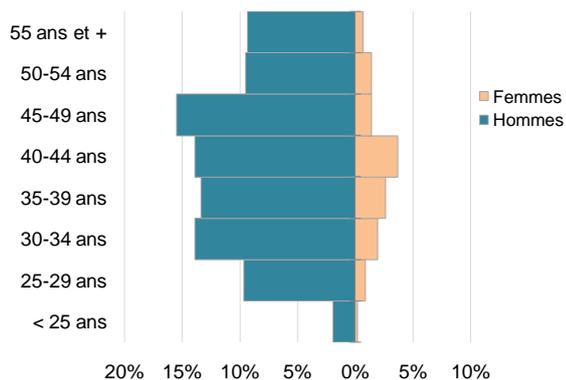
Les durées de travail semblent assez élevées : 23% déclarent faire plus de 50 heures par semaine. Mais des écarts

existent selon les professions : les commerciaux font beaucoup plus d'heures que les autres conducteurs. Les durées de travail augmentent aussi avec le nombre de kilomètres parcourus, la durée de conduite et la conduite de nuit.

Durée de travail selon les motifs de déplacements



Participants à l'enquête selon l'âge et le sexe



Une majorité d'hommes

Près de neuf personnes sur dix sont des hommes. La moyenne d'âge est de 41 ans, et 38% des répondants ont 45 ans ou plus. Le plus jeune salarié interrogé a 21 ans, le plus âgé a 62 ans.

Les trois quarts des personnes vivent en couple et plus de la moitié ont indiqué vivre avec des enfant(s).



Association Interprofessionnelle
de Santé au Travail
de la Côte d'Or

**Association Interprofessionnelle
De Santé au Travail de la Côte d'Or**

Parc Technologique Toison d'Or
4 allée André Bourland
21000 DIJON
Tél : 03.80.77.85.30 - Fax : 03.80.77.85.31
www.aist21.com
contact@aist21.com



ORS Bourgogne
Parc de Mirande
14 H, rue Pierre de Coubertin
21000 DIJON
Tél : 03.80.65.08.10
www.ors-bourgogne.org
ors.brg@wanadoo.fr