

Métrologie du travail et Lean Production : effets sur le rendement et la santé; Une recherche sur le terrain de l'All European Trade Union sur les groupes PSA, Renault, Fiat et Volkswagen.

Les sites considérés sont:

- a. Groupe PSA (Peugeot- Citroen) Sites de Poissy et Mulhouse (France) et de Trnava (Slovacchia):
- b. Groupe Renault Site de Douai (France) et Dacia de Pitesti (Roumanie):
- c. Groupe Fiat Sites de Cassino et Pomigliano (Italie) et de Tychy (Pologne):
- d. Groupe Volkswagen Site en Allemagne: Hannover et Seat de Barcelone (Espagne):

Ce rapport part des chiffres qui montrent que les troubles musculo-squelettiques constituent plus de 50 % des maladies professionnelles dans le secteur et qu'ils représentent donc un coût énorme pour les travailleurs et pour notre système économique et social..

Le rapport se concentre sur les méthodes et les procédures auxquelles recourent les entreprises pour mesurer le rendement (métrologie du travail) et pour évaluer le risque ergonomique, sur l'action des syndicats en la matière et les effets de ces procédures et modèles organisationnels sur les travailleurs.

L'enquête (observations empirique, enregistrement vidéo, etc.) montre clairement que les procédures organisationnelles introduites par les constructeurs mènent à une réduction du coefficient de repos et à un accroissement notable du rendement ; changements particulièrement ressentis aux membres supérieurs.

Les principales causes de ce phénomène sont les suivantes :

- a. Élimination des ASVA (activités sans valeur ajoutée) et leur remplacement par des AVA (activités à valeur ajoutée) ;
- b. Association de la métrologie du travail (MTM) et de la méthode d'évaluation ergonomique, qui sous-estime les risques encourus aux membres supérieurs ;
- c. Le problème de la « gamme » de production : le fait que la quantité de travail fixée par les ingénieurs chargés de la « mesure des temps » ne correspond pas aux opérations effectivement réalisées lors de l'assemblage de véhicules plus complexes.

Comme les méthodes d'analyse utilisées par les constructeurs n'évaluent pas ce facteur de risque ou le sous-évaluent, il est clair que les mesures nécessaires ne sont pas prises pour réduire son influence sur les troubles musculo-squelettiques.

Il existe deux manières de procéder, comme nous l'avons vu, pour traiter ce problème :

- allonger le cycle de travail sans modifier le nombre d'actions dans le cycle ;
- réduire le nombre d'actions sans modifier le cycle de travail.

Comme nous l'avons toutefois indiqué à plusieurs occasions, les constructeurs refusent de prendre de telles mesures, car elles vont à contre-courant de la tendance de plus en plus répandue de vouloir accroître la productivité tout en intensifiant le rythme de travail, et en particulier en éliminant les ASVA.

Les analyses menées dans ce chapitre montrent de sérieuses carences dans l'évaluation des risques musculo-squelettiques effectuée par les constructeurs en raison des caractéristiques mêmes des méthodes employées, mais aussi de l'insuffisance des compétences des personnes qui mènent ces enquêtes.

Un élément très important qui soutient ce lien de cause à effet entre l'intensification du travail et l'accroissement des troubles musculo-squelettiques est l'augmentation constante de ce type de troubles même chez les jeunes travailleurs. Un élément encore plus alarmant réside cependant dans la propension des constructeurs, particulièrement en France, à « résoudre » le problème en assignant à des travailleurs intérimaires des postes à risque plus élevé sur la ligne d'assemblage.

Une conséquence directe de cette situation est la multiplication des travailleurs qui se retrouvent en « capacité de travail réduite » en raison de leurs troubles musculo-squelettiques. La dimension de ce phénomène est certainement sous-estimée, et ce en raison de deux facteurs :

- une propension des travailleurs eux-mêmes à éviter de faire état de leurs problèmes de santé de peur d'être déclarés « en incapacité » et de risquer le licenciement.
- En plus des effets d'« usure » physique, l'intensification du travail a également des effets négatifs sur le mental des travailleurs ; ce phénomène mériterait à lui seul un rapport approfondi, et je me contenterai de quelques commentaires rapides à ce sujet.

Les essais de simplification des activités de travail ne contrebalancent pas la rapidité d'exécution demandée par les ingénieurs chargés de la mesure des temps. Le résultat en est un alourdissement de la « charge cognitive » et du stress résultant du fait que le travailleur ne peut concilier la vitesse d'exécution demandée et l'obligation de ne pas commettre d'erreurs. Ce stress, dû à la peur de commettre des erreurs, est amplifié par la présence de dispositifs électroniques requis par la Lean Production pour assurer l'archivage et la traçabilité des erreurs commises par chaque travailleur.

Le travailleur est donc soumis à une combinaison de trois facteurs de stress : la vitesse d'exécution, l'interdiction de commettre des erreurs et l'anxiété causée par le contrôle et les sanctions liées aux erreurs d'exécution..

En plus de la surcharge mentale, le travailleur subit aussi un sérieux inconfort psychologique et social. L'organisation « rationnelle » du travail, inhérente à la Lean Production, se concentre essentiellement sur l'élimination des mouvements des travailleurs par le placement des pièces à assembler à proximité du poste de travail. Le fait que les travailleurs sont pratiquement « cloués » à leur poste de travail crée un sentiment d'isolement et rend bien plus difficile la communication avec les autres travailleurs et les délégués syndicaux.

http://www.sistemaambiente.net/Materiali/FR/Ergonomie/Ergonomie_et_lean_automotive.pdf