

La santé au travail des conducteurs de bus

Une enquête de la branche VPT bus-GATU
du Syndicat du personnel des transports (SEV)



Gewerkschaft
des Verkehrspersonals

Syndicat du personnel
des transports

Sindacato del personale
dei trasporti



Le comité de la branche VPT bus-GATU

Le GATU (Groupement autonome des employés des transports urbains) a été fondé dans les années 1990 par des conducteurs de bus travaillant au sein de compagnies de transports publics romandes. Ces conducteurs, membres du SEV, revendiquaient un syndicalisme plus actif sur le front des « pneus », la politique syndicale du SEV étant alors essentiellement axée sur les CFF et autres compagnies ferroviaires. Depuis janvier 2010, le GATU s'est fondu au sein de la sous-fédération SEV VPT qui regroupe les employés des entreprises de transports concessionnaires (ETC). Cette sous-fédération est désormais constituée de cinq branches : rail, bus-GATU, navigation, tourisme et pensionnés.



Les membres du comité de la branche bus-GATU qui sont à l'origine de ce questionnaire. De gauche à droite : Peter Bernet, Lugano ; Johan Pain, Lausanne ; Ernst Rufener, Thoune ; Gilbert D'Alessandro, Fribourg et Vincent Leggiero, Genève.

2

Remerciements

Nous tenons à vivement remercier Conny Chenux, collaboratrice au secrétariat régional SEV de Lausanne, pour sa patience et sa disponibilité dans le dépouillement des questionnaires en provenance de Suisse romande. Merci aussi à Sonja Heinichen, collaboratrice au secrétariat central SEV à Berne, qui a effectué le même travail que Conny Chenux mais avec les questionnaires en provenance de Suisse alémanique et du Tessin.

Merci également à tous les conducteurs qui ont consacré du temps pour remplir les questionnaires.

Avant-propos

Les conducteurs de bus s'adressent aux conducteurs de bus ! Cette enquête a été lancée par des conducteurs eux-mêmes, dans le but de s'informer sur l'état de santé de leurs propres collègues. Les questions qu'ils ont posés, ils les ont formulées sur la base de leurs propres expériences.

Cette enquête n'a donc pas la prétention de révéler une quelconque vérité scientifique révolutionnaire. Elle est le reflet subjectif que chaque conducteur a voulu donner sur son propre état de santé. Ces données sont certes subjectives, mais elles sont néanmoins significatives parce qu'elles ont été récoltées au sein d'une même catégorie professionnelle et sur l'ensemble du territoire suisse. A travers un certain nombre de réponses, elles révèlent par exemple que les anciens et les jeunes conducteurs ont des avis et des ressentis qui parfois divergent. Cependant, jeunes et anciens conducteurs, qu'ils exercent leur métier à Genève, dans l'Oberland bernois ou à Lugano, partagent sur un bon nombre de questions les mêmes préoccupations. C'est cette grande similitude dans de nombreuses réponses, pondérée par des différences selon les catégories d'âge, qui donne toute sa valeur à cette enquête. Cette concordance de reflets subjectifs prouve que les conducteurs ont posé les bonnes questions.

Les conducteurs de bus qui ont posé ces questions sont membres du syndicat SEV. Notre syndicat a maintenant le devoir de tirer les conclusions qui s'imposent, de les communiquer et de les mettre en œuvre. Je suis convaincue que le SEV, pouvant s'appuyer sur des membres engagés, a la capacité de faire bouger les choses dans le but de ménager la santé des conducteurs de bus des transports publics de notre pays.

Pourquoi cette enquête ?

La santé au travail est quelque part le parent pauvre du travail syndical. Les syndicalistes sont occupés principalement à négocier le maintien des acquis sociaux et à tenter d'améliorer la situation tant sur le plan salarial que sur le plan de l'aménagement du temps de travail. Bien souvent, les questions liées à la santé au travail sont délaissées faute de temps et de moyens.

Fort de ce constat, les syndicalistes du comité SEV-GATU¹ (devenu entre-temps comité de la branche bus-GATU de la sous-fédération VPT² SEV), déjà très engagés dans la problématique des agressions physiques et verbales et constatant l'impact de celles-ci sur la santé, ont commencé à se préoccuper des questions de santé au travail. En parallèle à cette prise de conscience, les syndicalistes du comité SEV-GATU ont été de plus en plus fréquemment interpellés par les méthodes employées par les entreprises pour tenter de diminuer le taux d'absentéisme par une politique de contrôle « offensive ». Comme si les problèmes de santé en lien avec l'activité professionnelle étaient à prendre en considération avec beaucoup de méfiance.

Par ailleurs, le fait que les membres du comité SEV-GATU aient participé en 2008 à Bologne au Forum européen des syndicats des transports publics sur le sujet du stress a certainement aussi été un élément déclencheur de cette enquête.

C'est pourquoi les membres du comité SEV-GATU ont décidé de se lancer dans l'ambitieux projet de dresser plus qu'un simple état des lieux de la santé des chauffeurs de bus. Notre volonté est de dégager des priorités pour les futures négociations lors des renouvellements des conventions collectives de travail et de mener un large débat sur les conditions de travail dans les transports publics par le lancement de campagnes thématiques.

1 Les membres du comité SEV-GATU sont tous conducteurs professionnels.

2 La sous-fédération VPT, forte de plus de 11 000 membres, regroupe en particulier les employés des compagnies de transports publics urbains et régionaux.

Méthode

Pour mettre en place le questionnaire et vérifier la pertinence des questions, un premier test a été effectué auprès d'une dizaine de militants. Ensuite, le questionnaire définitif (voir annexe) a d'abord été largement distribué en Suisse romande au printemps 2009 puis traduit en allemand et italien. L'enquête s'est donc déroulée en deux phases sur une période d'une année, la première en Suisse romande et la seconde en Suisse alémanique et au Tessin.

Les questionnaires ont été distribués dans les entreprises à chaque conducteur (dépôt dans le casier personnel). Nous avons profité des assemblées syndicales pour rappeler l'importance de cette enquête et, à plusieurs reprises, les questionnaires ont été remplis dans le cadre de ces assemblées.

Cette enquête explore quatre domaines principaux :

- La santé (pages 9–17)
- La pénibilité au travail (pages 18–26)
- L'ergonomie (pages 27–32)
- L'ambiance au travail (pages 33–36)

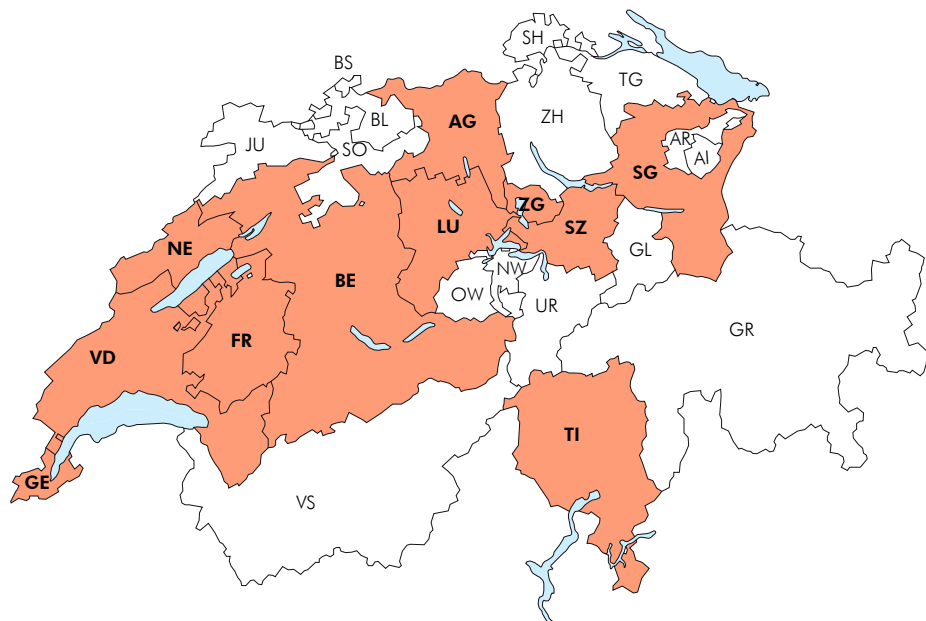
Dans le cadre de ces domaines, des questions ont été formulées. Les réponses sont à considérer d'une manière essentiellement subjective – mais bien réelle – reflétant les sensations et les perceptions des conducteurs.

Cette enquête n'a donc ni la prétention de fournir des données « scientifiques » sur les conditions de vie et de travail, ni des données « médicales » sur ces thèmes, mais plutôt de renseigner sur la nature et la fréquence du ressenti individuel.

Nous avons exploité les 798 questionnaires reçus, bien qu'une dizaine de personnes aient renoncé à nous transmettre certaines données personnelles (âge, scolarité, formation, type de service) alors que nous avons donné une garantie de totale confidentialité.

Nous avons analysé les résultats en les classant par catégories d'âge soit : 23–35 ans/36–45 ans/46–55 ans/56–65 ans. Il nous paraissait en effet intéressant de voir les différences de ressenti selon l'âge, en particulier sur les questions de santé et pénibilité au travail.

Cantons où l'enquête a été menée

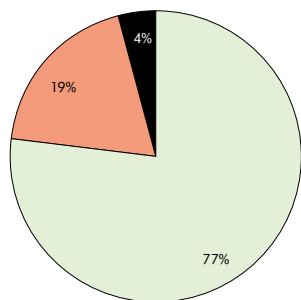


© 2010. Office fédéral de topographie. Tous droits réservés

© 2010. Bundesamt für Landestopografie. Alle Rechte vorbehalten

Graphique 1

En couleur, les cantons où nous avons reçu des réponses. Il est à souligner qu'historiquement, les employés des transports publics urbains de Bâle, Berne et Zurich ne sont pas affiliés au SEV.



Graphique 2

Scolarité

77% des personnes ayant répondu au questionnaire ont suivi l'école obligatoire, 19% une école supérieure (collège, gymnase).

Compte tenu du fait que l'enquête regroupe des populations de différents cantons dont les systèmes scolaires divergent, nous n'avons pas fait de différence entre les niveaux primaires et secondaires.

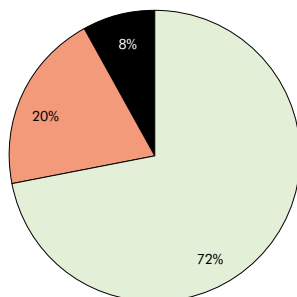
- Ecole obligatoire
- Ecole supérieure
- Sans précision

Formation professionnelle

On constate que le 72% des sondés ont fait un apprentissage avant de devenir conducteurs. Rappelons qu'en Suisse, il n'existe toujours pas d'apprentissage de conducteur de transports publics.

L'ordonnance réglant l'admission des conducteurs (OACP) résulte de la transposition de la directive européenne 2003/59 relative à la qualification initiale et la formation des conducteurs affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

L'OACP impose aux conducteurs professionnels un perfectionnement obligatoire de 35 heures en l'espace de 5 ans.

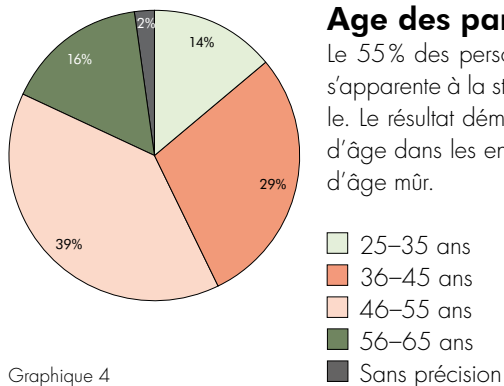


- Apprentissage
- Pas d'apprentissage
- Sans précision

Graphique 3

Age des participants

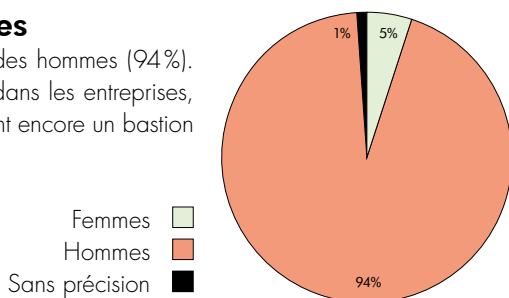
Le 55% des personnes sont âgées de 45 à 65 ans, ce qui s'apparente à la structure d'âge de notre organisation syndicale. Le résultat démontre de manière empirique que la structure d'âge dans les entreprises se compose davantage d'hommes d'âge mûr.



Graphique 4

Répartition hommes-femmes

La très grande majorité des sondés sont des hommes (94%). Cette proportion n'est pas très différente dans les entreprises, la conduite dans les transports publics étant encore un bastion masculin.



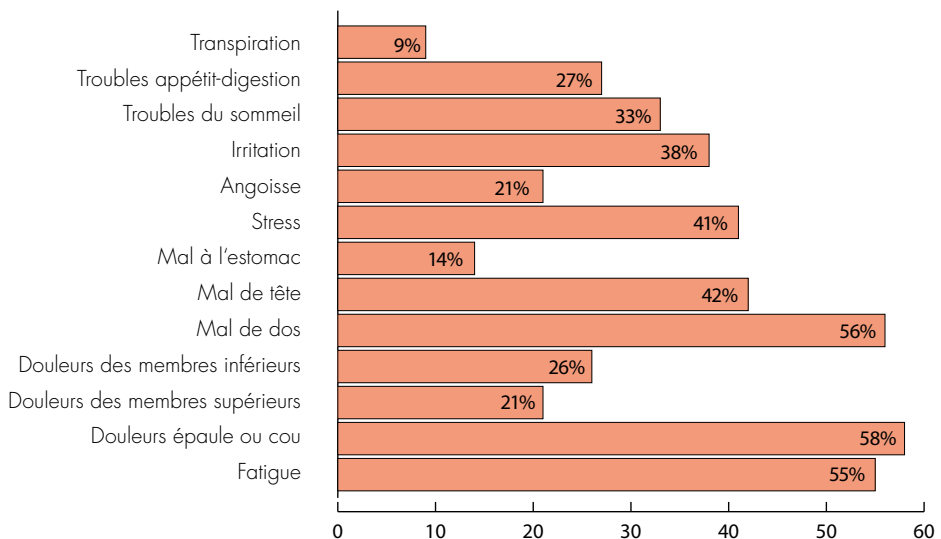
Graphique 5

Troubles de la santé selon les catégories d'âge

Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS) « la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ».

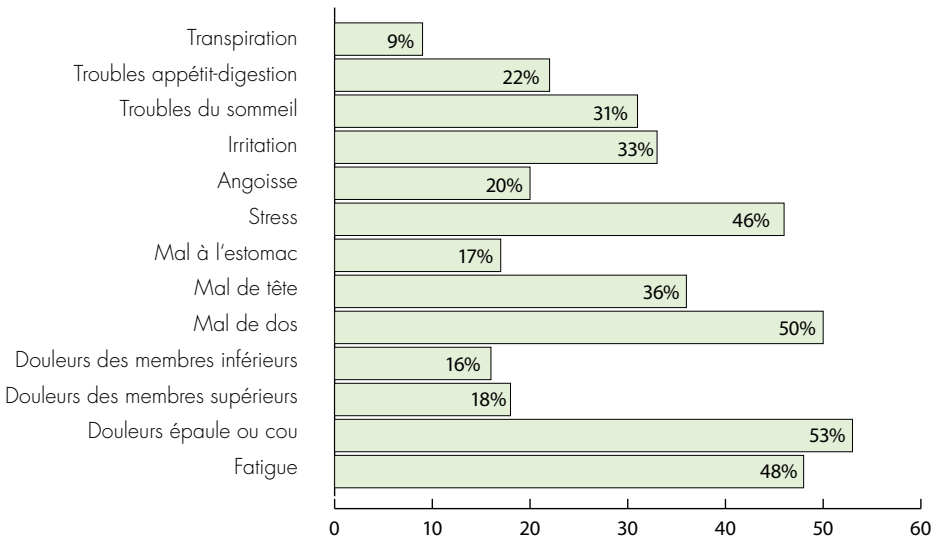
Santé 23–35 ans

A la question : « Avez-vous ressenti au moins une fois par mois des problèmes de santé ? » nous constatons, toutes catégories d'âge confondues, qu'environ la moitié des sondés ont éprouvé une fatigue anormale, ainsi que des douleurs aux épaules et au dos.



Santé 36–45 ans

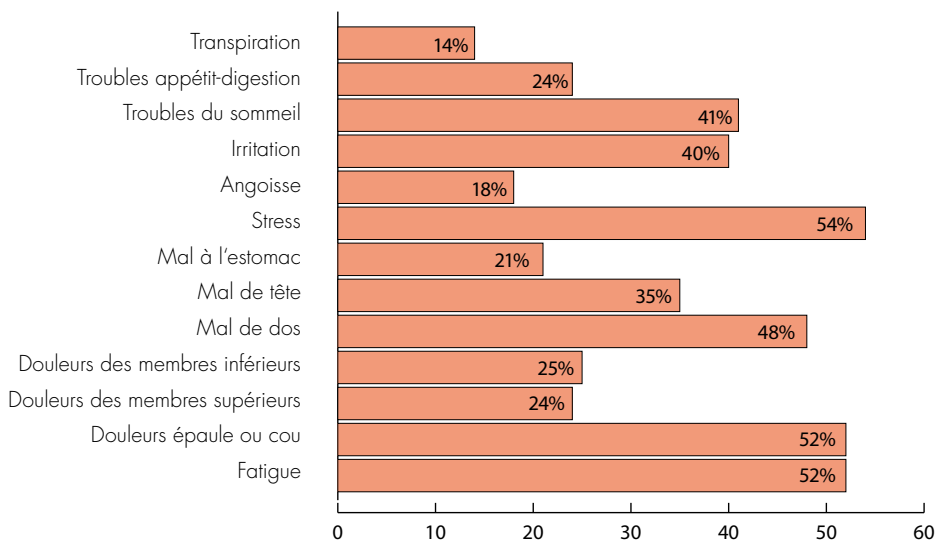
Nous constatons qu'un salarié sur quatre se plaint de troubles de l'appétit ou de digestion. Cela s'explique par la typologie des journées de travail, la fréquence des changements d'horaire (tôt/milieu/tard) et la pratique largement répandue et appréciée (chose dénoncée par les ergonomes) de journées dégradées (journées de travail qui terminent de plus en plus tôt). Ce constat est confirmé par les enquêtes auprès de salariés effectuant des horaires irréguliers.



Graphique 7

Santé 46–55 ans

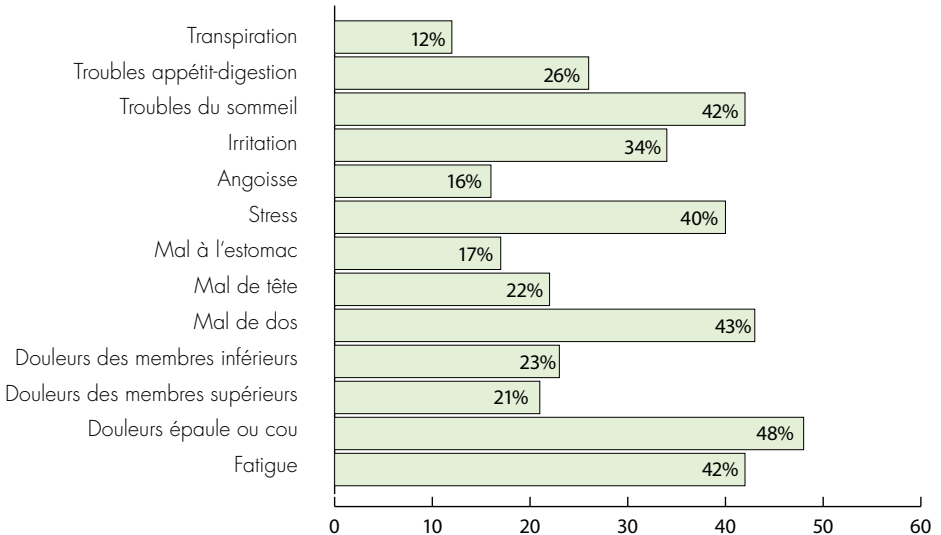
Un salarié sur cinq ressent au moins une fois par mois de l'angoisse au travail. Lors d'assemblées syndicales, nous avons reçu de nombreux témoignages de collègues qui redoutent certaines journées de travail. Les tours de service les plus craints sont les nuits des vendredis et samedis, « bus pyjamas » « Noctambus », etc. Les conducteurs disent souvent appréhender le comportement des fêtards fortement alcoolisés. Ils demandent une présence humaine renforcée afin d'éviter de se retrouver seuls à devoir gérer une clientèle difficile en plus de la concentration nécessaire à la conduite. Par ailleurs, l'enquête démontre que plus les conducteurs vieillissent, plus ils souffrent de troubles du sommeil.



Graphique 8

Santé 56–65 ans

Un peu moins de la moitié des conducteurs, toutes catégories d'âge confondues, affirme souffrir de stress au travail. Selon Rüegegger³, le stress est un état de tension, d'excitation continue et désagréable, suscité par une tâche ou une exigence dont la personne ne sait pas si elle pourra en venir à bout. Le fait qu'une personne s'investisse dans son travail dans le but de montrer à quel point elle est importante et indispensable n'est pas considéré comme du stress. Par stress, l'auteur entend ainsi quelque chose de négatif.



Graphique 9

Le stress se traduit par :

- des plaintes des collaborateurs relatives aux délais et à la masse de travail ;
- un absentéisme souvent supérieur à la moyenne, des troubles du sommeil, des douleurs gastriques, des nausées, des maux de têtes, etc. ;
- une recrudescence des accidents, des incidents et dysfonctionnements ;
- un climat de travail souvent empreint d'une certaine impatience et irritation.

La tranche d'âge 46–55 ans semble être la plus sensible au stress, et plus de la moitié des sondés (54%) déclare en souffrir.

La souffrance la plus répandue est la problématique des douleurs musculaires. Les TMS (troubles musculo-squelettiques) associés au travail atteignent les muscles, les articulations, les tendons, les ligaments, les nerfs et la circulation sanguine locale. Ils surviennent notamment au niveau du dos, de la nuque, des épaules et des membres supérieurs, mais aussi des membres inférieurs et se manifestent par des douleurs, de l'inconfort, une sensation d'engourdissement et des picotements. Ces troubles sont causés par des fonctions physiques telles que les mouvements répétitifs des mains et des bras, les postures du corps inconfortables et douloureuses ainsi que le transport et le déplacement de lourdes charges. Des différences parfois importantes existent selon les groupes professionnels et les tranches d'âge. En règle générale, le risque d'apparition de ce type de maladie est associé à des facteurs physiques, organisationnels et psychosociaux tels que le degré d'autonomie et de satisfaction au travail. En 2005, sur l'ensemble de la population active, 18% – soit un cinquième environ – des travailleurs se plaignaient de douleurs dorsales et 13% – un huitième – de douleurs musculaires dans les épaules et/ou la nuque mises en relation avec le travail. La manifestation de ces douleurs se caractérise chez les travailleurs par un manque de joie de vivre et, dans certains cas, par une perte de gain. Les absences dues à des douleurs musculo-squelettiques grèvent les entreprises et l'économie suisse de quelque 2,5 à 3 milliards de francs par année.⁴

Chez les conducteurs de bus, 58% des 25–35 ans ressentent au moins une fois par mois des douleurs musculaires

4 <http://www.suva.ch/fr/startseite-suva/die-suva-suva/medien-suva/medienmitteilungen-suva/2007/11.-schweizerische-tagung-fuer-arbeitssicherheit-in-luzern/medienmitteilung-detail-suva.htm>

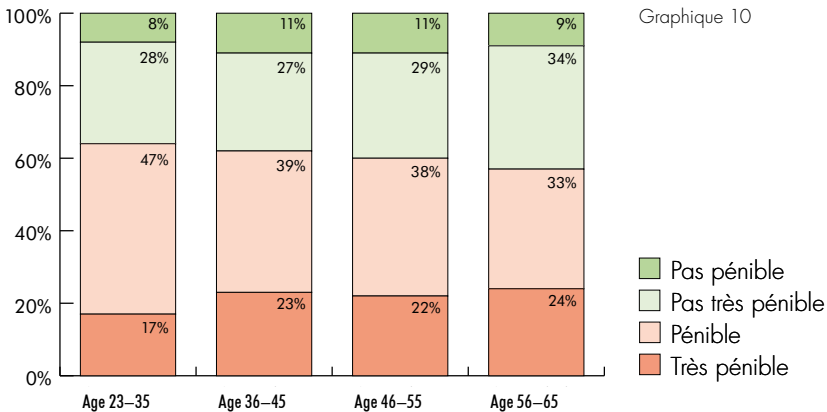
aux épaules ou au cou, 53% des 36–45 ans, 52% des 46–55 ans et 48% des 56 - 65 ans. La proportion des chauffeurs ressentant des douleurs de dos est pratiquement identique. Ce qui est confirmé par l'importance qu'attachent les conducteurs à la qualité des sièges (environ 80% jugent très importante la qualité des sièges, voir graphique 22).

Facteurs stressants

Lors d'une assemblée⁵, nous avons recueilli quelques témoignages sur les facteurs de stress chez les conducteurs⁶. Ces témoignages font office de commentaires pour les quatre graphiques ci-dessous.

Agressivité des clients

« Si j'étais toujours stressé au volant, je ne pourrais pas travailler. Je stresse surtout lorsqu'il y a une altercation avec un client agressif. C'est souvent dû à l'alcool. Cela arrive de plus en plus fréquemment le week-end ».



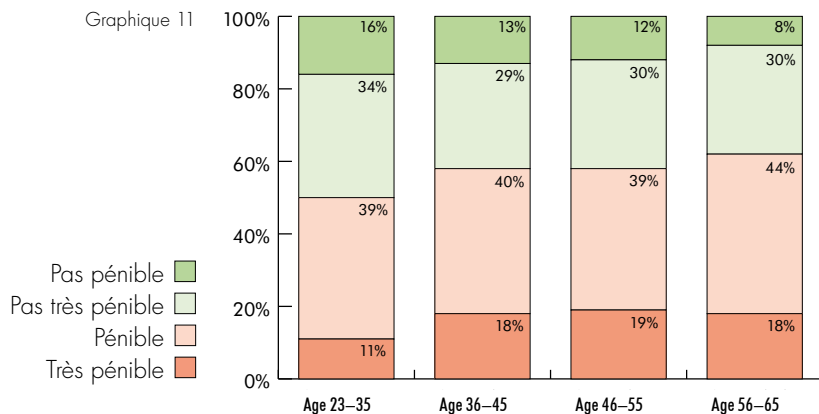
5 Assemblée du 7 mars 2008 à Gruyères.

6 Alberto Cherubini, « L'Événement syndical », 19 mars 2008, no 12–13.

Retards sur l'horaire

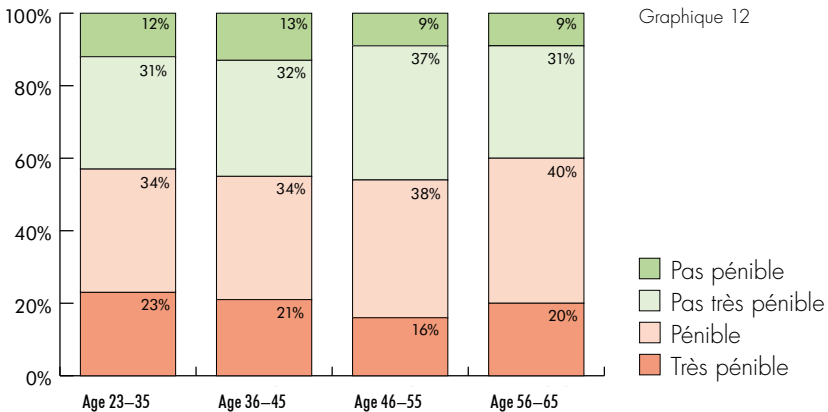
« Je peux dire que mes horaires de travail non seulement ils me stressent mais ils brisent ma vie sociale. De plus, j'ai deux jours de congé de suite seulement une fois toutes les cinq semaines ! »

« Les horaires trop serrés pour les autobus nous mettent la pression. »



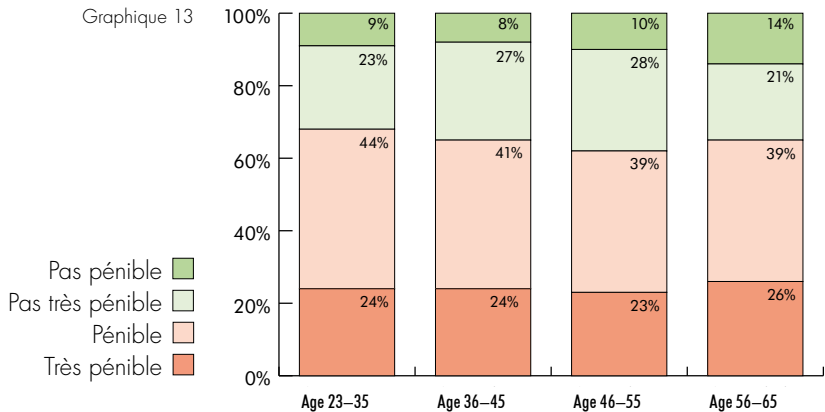
Perturbations du trafic

« C'est vrai que nous exerçons un métier hyper stressant à cause des horaires de travail, du trafic, du manque de civilité de certains clients et tout et tout. Mais il y a des moments où il y a de l'électricité dans les bus : ce sont les heures de pointe ! A Genève, ces heures de pointe sont parfois infernales à supporter. Si un piéton traverse subitement la route la tête baissée avec ses écouteurs aux oreilles et que l'on doit freiner brusquement pour l'éviter, et bien ça râle sec dans le bus. Dans ces moments, je me sens seul. »



Agressivité des autres usagers de la route

« Nous, ce qui nous stresse, c'est de vendre des billets. Aux arrêts, nous faisons nous même les billets aux clients qui n'en ont pas. L'appareil qui est à côté de nous est d'une extrême lenteur. Pendant que la machine « travaille », l'on voit dans le rétroviseur les clients qui s'énervent parce qu'ils ont peur de perdre leur correspondance à la gare et si l'on regarde dehors, on aperçoit des automobilistes s'exciter parce que l'on bloque le trafic avec notre bus. »



Serge Volkoff⁷ donne plusieurs définitions de la pénibilité au travail. La définition la plus simple de la pénibilité pourrait être « tout ce qui fait qu'un travail est vécu comme pénible par celui qui l'exerce ». C'est une définition très vaste qui renvoie aux sensations et aux perceptions de la personne qui travaille, dans toutes ses dimensions : physique, mentale, psychique, relationnelle, etc. On peut aussi considérer la pénibilité en lien avec les problèmes de santé des conducteurs provoqués ou pas par leur vie professionnelle. Cette approche renvoie directement à la santé de chacun, aux dispositifs d'aménagement des postes de conduite, à la compatibilité des tâches, voire aux cas d'inaptitude.

Dans notre enquête, nous nous sommes intéressés à la pénibilité ressentie par les conducteurs à travers douze questions :

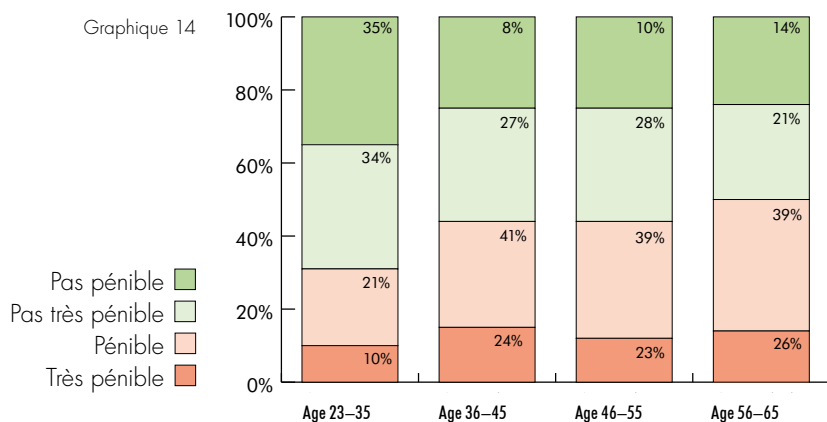
- Agressivité des clients (graphique 10)
- Retard sur l'horaire (graphique 11)
- Perturbation de trafic (graphique 12)
- Agressivité des autres usagers de la route (graphique 13)
- Travail de nuit dès 22 heures (graphique 14)
- Travail du soir dès 18 heures (graphique 15)
- Travail du dimanche (graphique 16)
- Conditions de circulation (graphique 17)
- Comportement des cyclistes (graphique 18)
- Temps au volant de plus de quatre heures (graphique 19)
- Longues périodes sans accès aux toilettes (graphique 20)
- Amplitude de plus de 10 heures d'une journée de travail⁸ (graphique 21)

⁷ En France, Serge Volkoff, statisticien et ergonomiste, est administrateur de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études ergonomiques) et directeur de recherches au CEE (Centre d'études de l'emploi). Il a été responsable des études et statistiques sur les conditions de travail au Ministère français du travail. Ses activités se sont orientées vers une articulation entre méthodes statistiques et ergonomie, spécialement dans le domaine du vieillissement au travail. Il dirige depuis 1991 le Centre de Recherches et d'Études sur l'Age et les Populations au Travail, groupement d'intérêt scientifique rassemblant plusieurs ministères, entreprises, et universités. Il siège à titre d'expert au Conseil d'Orientation des Retraites

⁸ L'amplitude correspond au tour de service qui comprend le temps de travail et les pauses (loi sur la durée du travail - Ldt - art. 6)

Travail de nuit (dès 22 heures)

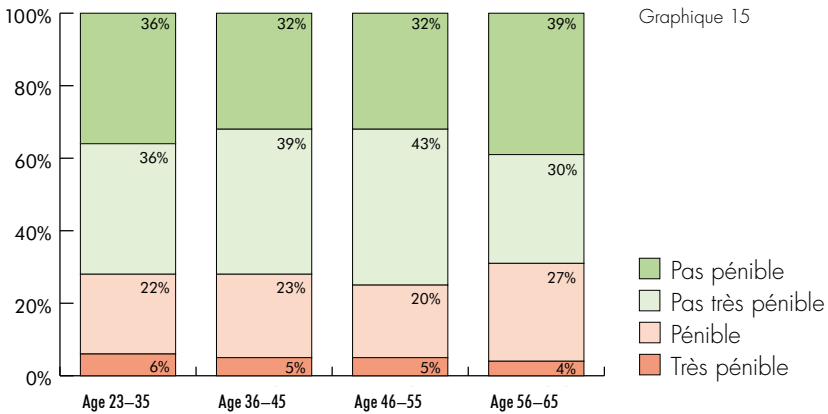
La moitié des salariés de plus de 56 ans estiment que le travail de nuit est pénible. 42% d'entre eux disent souffrir de troubles du sommeil⁹ et ressentir une fatigue anormale. Ils éprouvent des difficultés à récupérer leurs heures de sommeil et craignent d'effectuer des nuits, qui sont également redoutées pour des raisons d'insécurité. A l'opposé « seul » un petit tiers des plus jeunes (25–35 ans) considèrent que le travail de nuit est pénible, voire très pénible. Les jeunes récupèrent plus rapidement que les plus âgés et le versement de prime pour inconvénient de service les motivent certainement à effectuer du travail de nuit.



⁹ Voir graphiques 6, 7, 8 et 9 sur les troubles du sommeil selon l'âge.

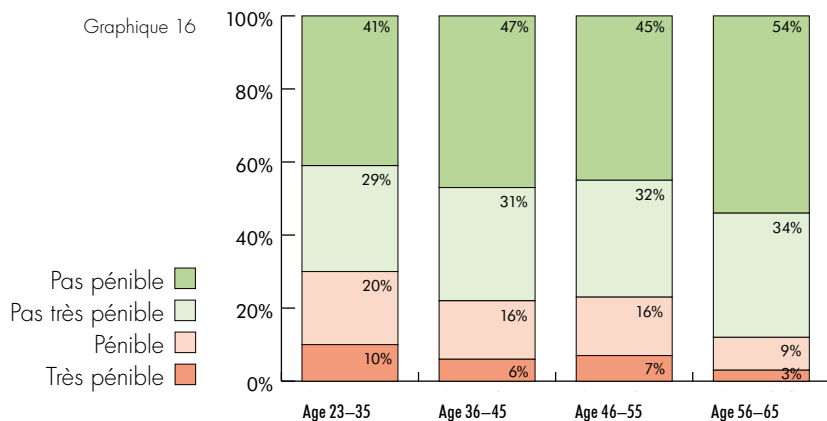
Travail du soir (dès 18 heures)

La perspective d'une diminution du trafic et des heures de pointe qui s'estompent vers 19 heures, peut expliquer que les deux tiers des sondés considèrent que de rouler le soir n'est pas pénible, même si souvent le travail du soir empêche les activités socioculturelles.



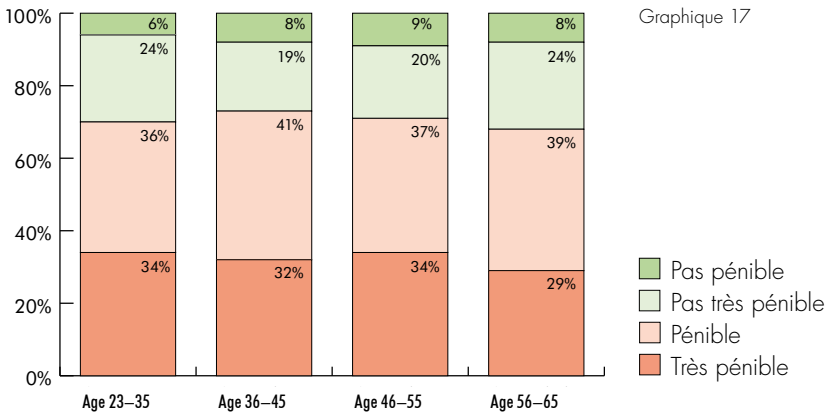
Travail du dimanche

Le 20% des plus jeunes jugent le travail du dimanche comme pénible, et le 10% comme très pénible. La vie sociale est certainement une des raisons de ce ressenti. Devoir travailler le jour où traditionnellement l'on profite de sa famille, de ses enfants, est souvent mal vécu. Le taux d'insatisfaction serait certainement plus important si les primes d'inconvénient de service ne permettaient pas d'arrondir les fin de mois. A contrario, les plus âgés apprécient visiblement de travailler un jour où les conditions de circulation sont plus agréables (moins dense et plus « tranquille »).



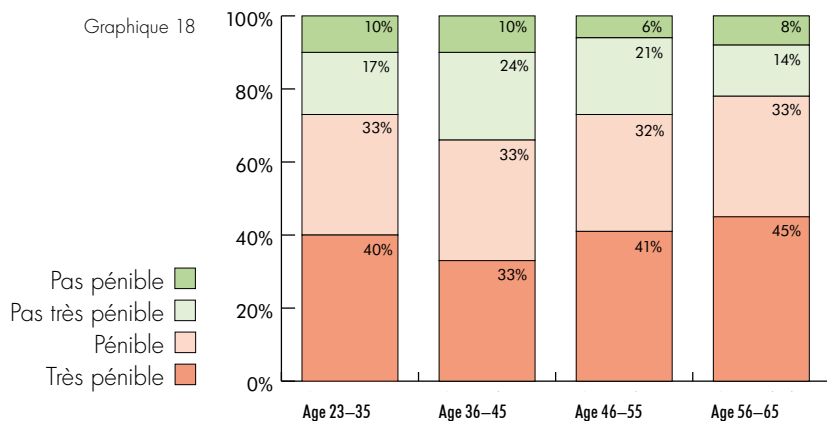
Conditions de circulation

Belle unanimité, près des trois quarts des sondés toutes catégories confondues jugent les conditions de circulation difficiles.



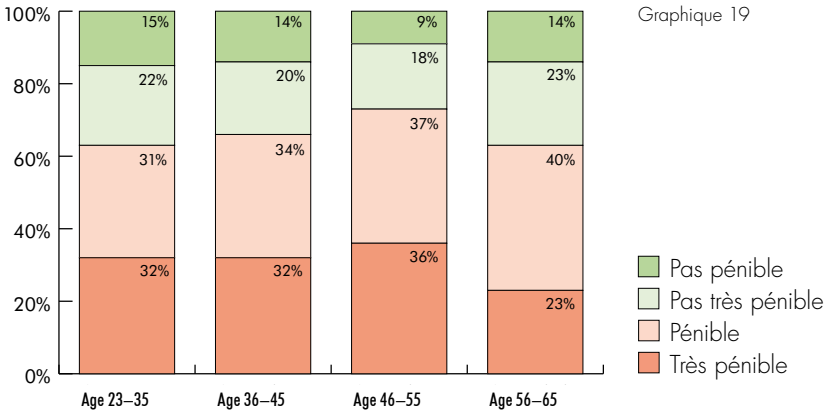
Comportement des cyclistes

« La concentration est importante. Quelqu'un qui réfléchit sans cesse ou un rêveur ne devrait pas devenir conducteur de tram. Car, cela peut arriver de partout, des voitures, des vélos, des piétons. Tout est question de réaction. Dès que tu as actionné le frein d'urgence tu ne peux plus rien faire, sauf regarder. Il faut savoir que le temps de freinage est deux à trois fois plus long que pour une voiture, cela dépend de la vitesse, de l'état des rails, et des conditions météo. Le plus redoutable est sans doute les petites pluies fines qui rendent les rails gras et glissants. »



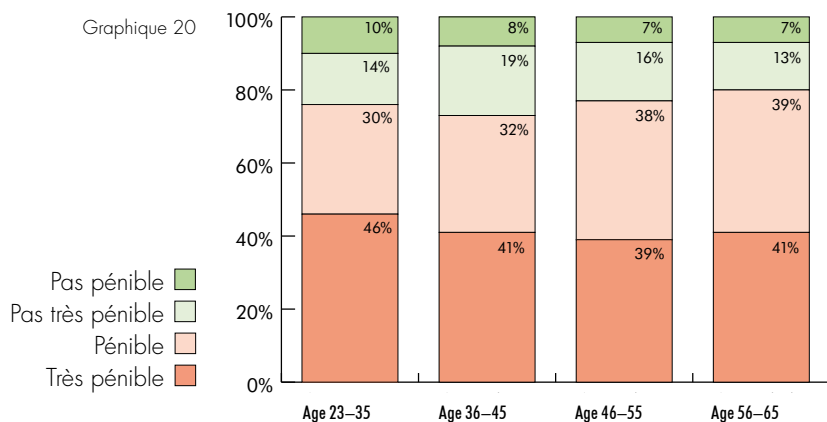
Temps de volant de plus de 4 heures

Si les deux tiers des conducteurs jugent pénible d'être au volant plus de 4 heures, cela peut être mis en relation avec l'impossibilité de se rendre aux toilettes durant de longues périodes.



Longues périodes sans accès aux toilettes

De plus en plus souvent, les temps de terminus sont rognés. Les retards dus aux conditions de circulation sont mal ressentis¹⁰, car ils ne permettent plus un temps de battement adéquat donnant la possibilité aux conducteurs de satisfaire à leurs besoins physiologiques. En outre, le retard sur les horaires est également un facteur d'un important stress.¹¹



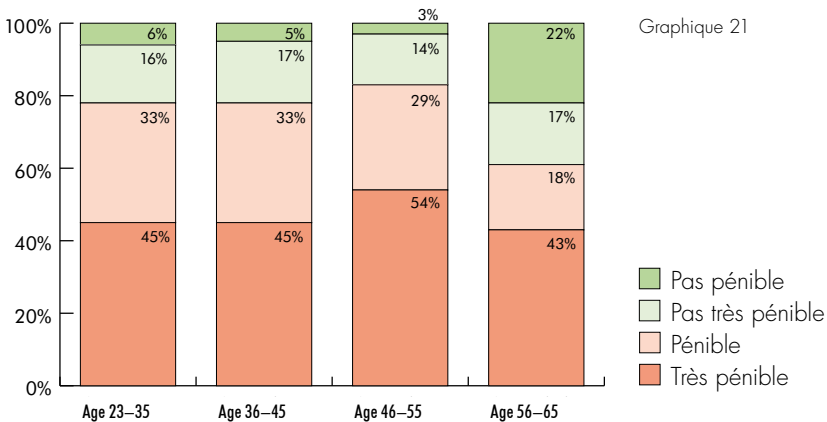
10 voir graphique 17

11 voir graphique 11

Amplitude des journées de plus de 10 heures

L'amplitude est le temps qui s'écoule entre le début et la fin d'une journée de travail. L'amplitude comprend le temps de travail effectif, ainsi que les pauses.

Dans les catégories d'âge 23–55 ans, environ 8 travailleurs sur 10 considèrent une amplitude de plus de 10 heures par jour comme pénible et même un sur deux dans la catégorie d'âge 46–55 ans considèrent cela comme très pénible. Etre à disposition de son employeur plus de 10 heures par jour a d'importantes conséquences sur la vie des salariés (difficultés d'intégration dans des clubs sportifs, vie associative pratiquement impossible, vie familiale très affectée) Les plus anciens sont les moins critiques quant aux longues amplitudes. Ils ont souvent totalement intériorisé cette problématique et organisent leur vie sociale durant les longues pauses surtout dans le trafic régional ou il existe des heures creuses plus marquées qu'en ville.



Ergonomie

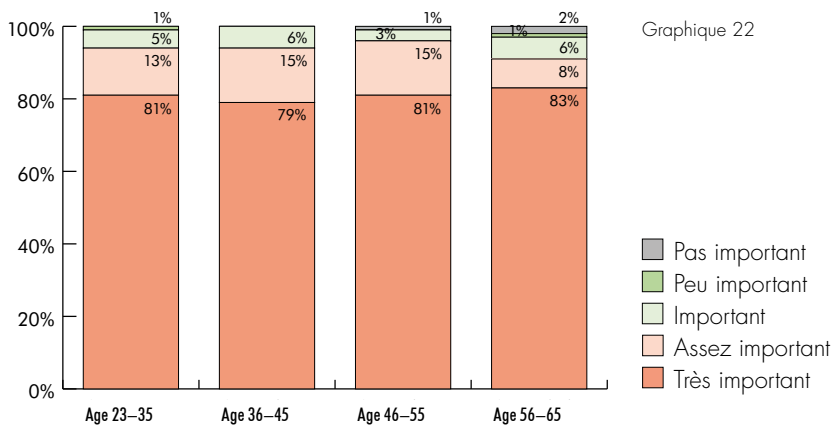
Le conseil de l'International Ergonomics Association (IEA) a adopté une définition officielle de l'ergonomie en août 2000 : « L'ergonomie (ou l'étude des facteurs humains) est la discipline scientifique qui vise la compréhension fondamentale des interactions entre les êtres humains et les autres composantes d'un système, et la mise en œuvre dans la conception de théories, de principes, de méthodes et de données pertinentes afin d'améliorer le bien-être des hommes et l'efficacité globale des systèmes. »

Les sondés ont évalué sur une échelle de 1 à 5 (1 n'étant pas important et 5 très important) la valeur qu'ils accordent à leur environnement professionnel. Nos questions ont porté sur :

- La qualité du siège (graphique 22)
- La disposition et réglages des instruments de conduite (graphique 23)
- La fermeture de la cabine (graphique 24)
- La fermeture de la porte avant (graphique 25)
- Les courants d'air (graphique 26)
- Le bruit à l'intérieur du véhicule (graphique 27)
- La ventilation – Climatisation (graphique 28)

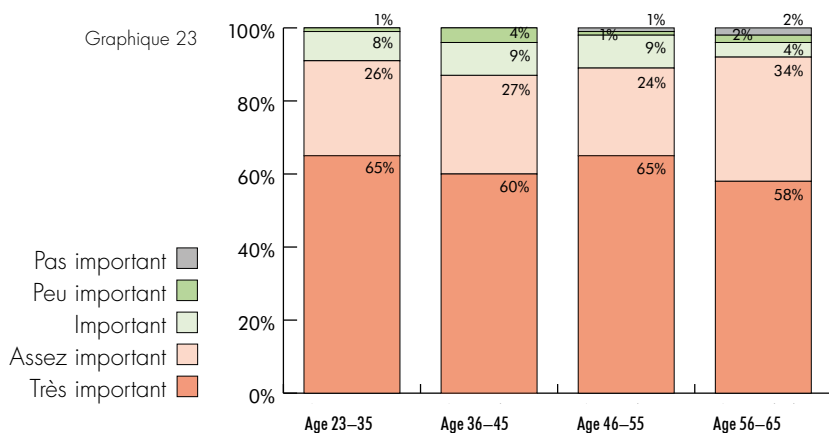
Qualité du siège

Comme déjà mentionné dans le chapitre santé, plus de la moitié des conducteurs disent souffrir au moins une fois par mois de douleurs au dos. Il n'est donc guère étonnant qu'ils considèrent comme important à très important (80%) la qualité du siège, surtout lorsqu'on sait qu'ils conduisent souvent plus de trois heures sans pouvoir quitter leur poste.



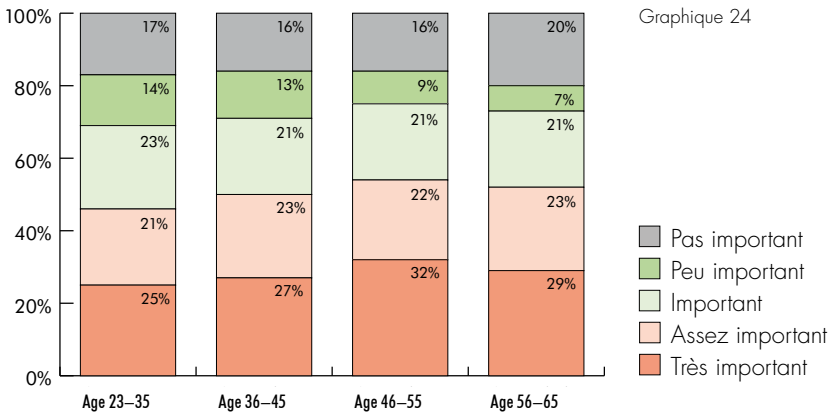
Disposition et réglages des instruments de conduite

Le même constat que pour la qualité du siège est fait quant au réglage et à la disposition des instruments de conduite.

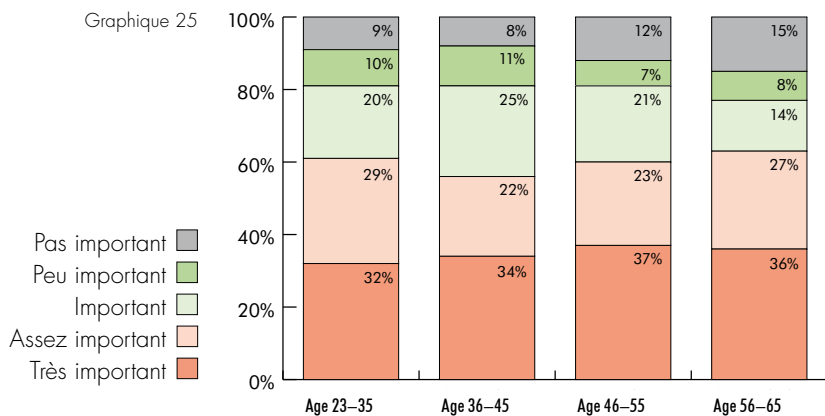


Fermeture de la cabine

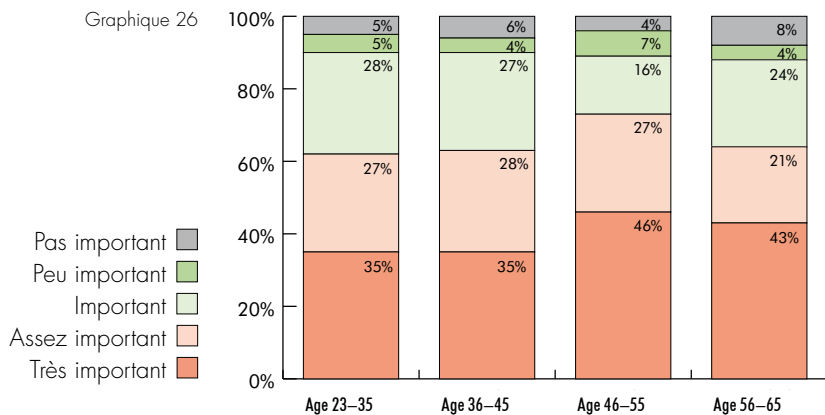
Un large débat a eu lieu ces dernières années à propos de l'opportunité de fermer le poste de conduite, suite aux actes de violence dont sont malheureusement de plus en plus souvent victimes les conducteurs de bus. Pour une petite moitié d'entre eux, il est important voire très important de fermer le poste de conduite afin d'éviter les nuisances (courant d'air, bruit, violence). Une grande moitié pense qu'il serait regrettable de se couper du contact avec les usagers. À noter que pour les entreprises de trafic régional qui pratiquent la vente de titres de transports, il n'est tout simplement pas envisageable de fermer le poste de conduite. Les mêmes remarques sont également valables pour la fermeture de la porte avant.



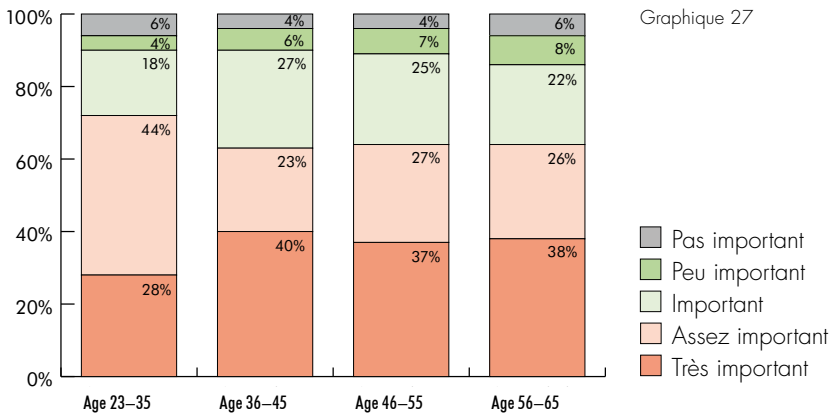
Fermeture de la porte avant



Courants d'air

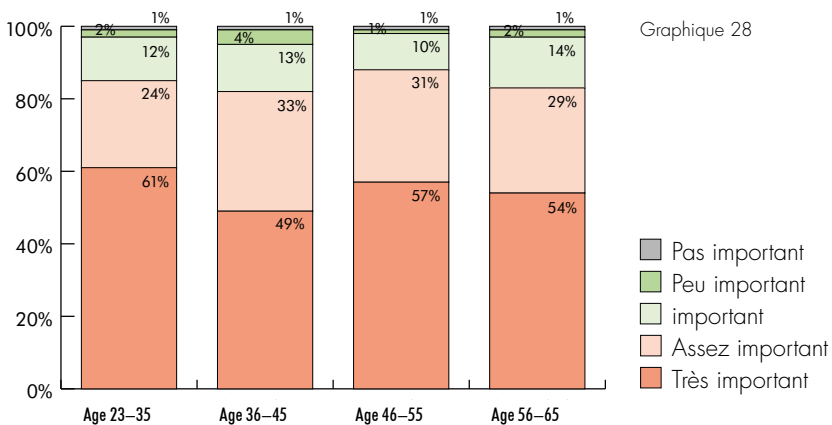


Bruit dans le véhicule



Ventilation – Climatisation

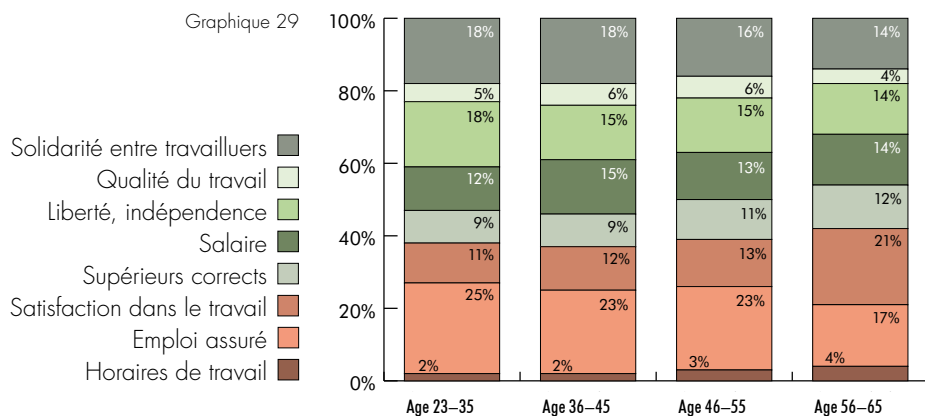
La ventilation et la climatisation sont des éléments jugés importants dans le confort de conduite, les plus jeunes conducteurs (23-35 ans) soulignent plus fortement que les autres la grande importance de la climatisation.



Qu'est-ce qui va bien ?

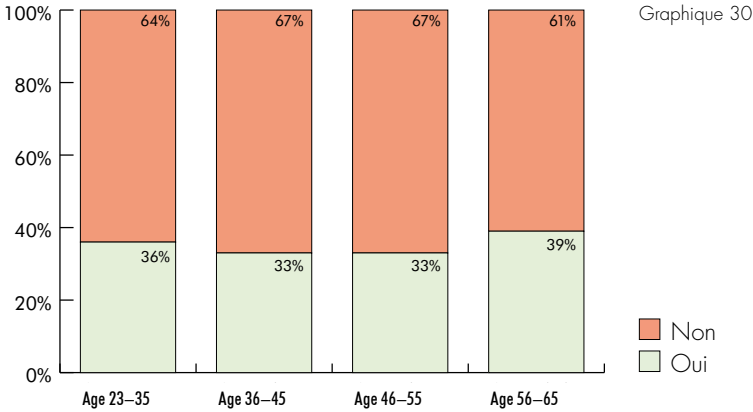
Les conducteurs pouvaient citer trois éléments positifs relatifs à leur travail. La sécurité de l'emploi arrive largement en tête, ce qui s'explique par le fait que la récolte des informations ait eu lieu au plus fort de la crise financière. Les salariés des transports publics voyaient en effet leurs collègues du secteur privé perdre leur emploi. Les plus âgés sont ceux qui sont également les plus satisfaits de leur travail. La liberté et l'indépendance sont très souvent évoquées alors que leur travail est de plus en plus « normé », horaires de plus en plus tendus, intervention et contrôle du service de gestion du trafic dans les grandes villes.

Fait réjouissant, dans ce travail réputé solitaire, les salariés citent régulièrement la solidarité entre travailleurs comme élément de satisfaction. A n'en pas douter, le travail syndical n'y est pas étranger. A contrario, très peu de sondés s'estiment satisfaits de leurs horaires de travail.



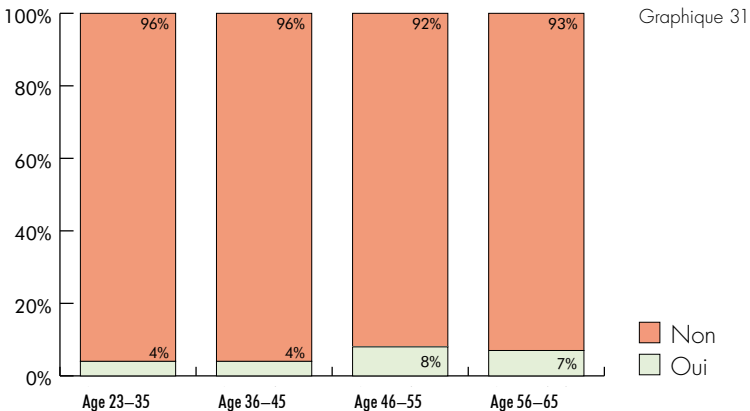
Avez-vous dû manquer le travail pour des raisons de santé durant l'année ?

Un tiers de salariés déclarent avoir manqué au moins une fois le travail durant l'année pour des raisons médicales.



Avez-vous déjà été victime d'un accident professionnel avec arrêt de travail ?

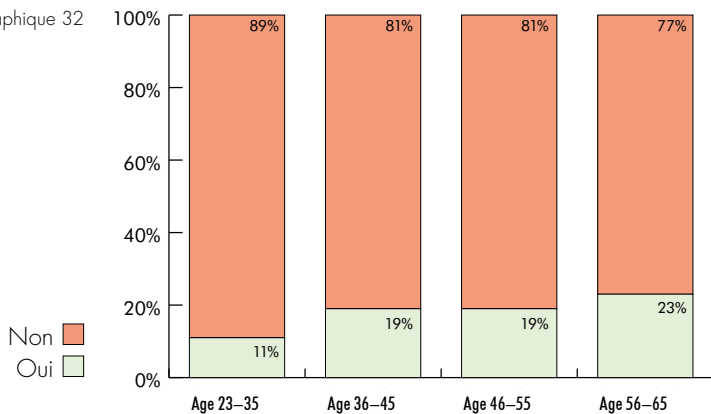
Entre 4 et 8% ont manqué le travail suite à un accident professionnel.



Avez-vous été atteint par une maladie liée au travail ?

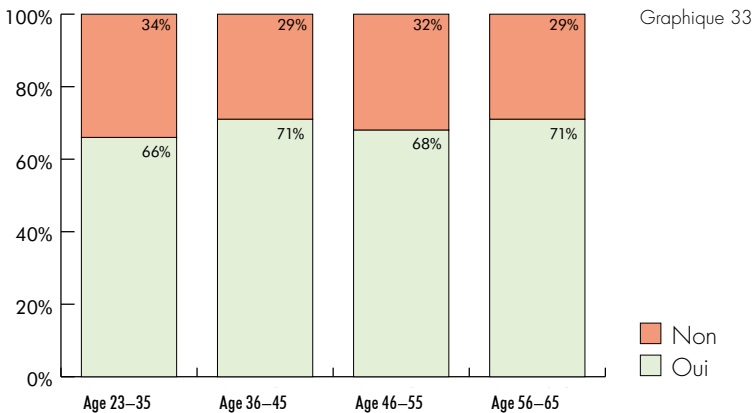
À cette question, un petit quart des travailleurs âgés entre 56–65 ans ont répondu par l'affirmative.

Graphique 32



Prenez-vous le volant en étant toujours en pleine possession de vos moyens ?

Nous constatons qu'environ un tiers des conducteurs estiment avoir travaillé en n'étant pas en pleine possession de leurs moyens. Doit-on en conclure que la politique de gestion de l'absentéisme mise en place par les entreprises est ressentie par le personnel comme une mise sous pression ? Plusieurs conducteurs préfèrent se rendre au travail en étant malades plutôt qu'à devoir justifier leurs absences. Mais ils mettent en jeu la sécurité des usagers. Cela devrait nous amener à une réflexion concernant la sécurité des usagers de la route et des clients qui voyagent dans le bus. En cas d'accident impliquant un conducteur qui travaillait dans un état de santé qu'on pourrait qualifier « d'inapte à la conduite », quelle seraient la part de responsabilité de l'employé et celle de l'employeur ?



Conclusion

Le 80% des 798 conducteurs professionnels qui ont répondu au questionnaire souffrent lorsque les journées de travail ont une amplitude de plus de dix heures ; trois quarts de sondés se plaignent des difficiles conditions de circulation ; deux tiers d'entre eux jugent pénible, voire très pénible, d'être au volant plus de quatre heures d'affilée. Des horaires de trajet difficiles à respecter à cause d'une circulation de plus en plus dense – et des sempiternels travaux sur les routes – ; l'agressivité de certains clients et usagers de la route ; des longues périodes de conduite et des postes de conduite pas toujours aménagés de manière confortable et pratique, voilà d'autres principales causes qui minent la santé des conducteurs. On savait que le métier de conducteur de bus dans les transports publics figure au hit-parade des professions qui font le plus de dégâts sur la santé. Avec les résultats de cette enquête nous en avons la certitude, même si cette enquête n'a pas de prétention scientifique, les tendances lourdes sont là. Pour preuve : plus de la moitié des conducteurs sondés se plaignent de troubles musculo-squelettiques et de stress professionnel. C'est nettement supérieur à la moyenne (34%) des travailleurs de notre pays selon le rapport du Seco « Travail et Santé » publié en 2009.

Face à cette souffrance professionnelle qui provoque forcément des arrêts maladie, des entreprises de transports publics lancent des programmes pour lutter contre l'absentéisme, ajoutant ainsi une pression supplémentaire sur les conducteurs.

Partant de l'adage qu'il vaut mieux prévenir que guérir, le SEV estime que la richesse des résultats de cette enquête doit servir de base pour des revendications syndicales visant à améliorer les conditions de travail des conducteurs. Dans cette optique, une diminution des amplitudes des journées de travail, des temps de pause plus longs aux terminus, vont figurer en tête du carnet de route de notre syndicat. Moteur !

Bibliographie

- « Les conditions de travail », de Michel **Gollac** et Serge **Volkoff**, coll. Repères, Ed. La Découverte. (2001)
- « Antidote, indispensable contrepoison », essai biographique d'un chauffeur de bus parisien, de Enrique **Jolasous**, Ed. Imprilia. (2007)
- « Souffrance psychologique au travail », guide dans les méandres du harcèlement psychologique de Denise **Fromageat** et Gabriella **Wennubst**, Ed. Conférence romande et tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs. (2000)
- « Précarisation sociale, travail et santé » sous la direction de Béatrice **Appay** et Annie **Thébaud-Mony**, Ed. CNRS Institut de recherches sur les sociétés contemporaines. (1997)
- « La flexibilité du travail et de l'emploi », Jean-Claude **Barbier** et Henri **Nadel**, coll. Dominos, Ed Flammarion. (2000)
- « Evolution du monde du travail et pathologies émergentes », coordonné par David **Vernez**, Sandrine **Kurth** et Viviane **Gonik**. Bulletin de la société d'études économiques et sociales. (Juin 2004)
- « Conditions de travail, chômage et santé », la situation en Suisse à la lumière de l'Enquête suisse sur la santé 2007, Jean-François **Marquis**, coll. Cahiers libres, Ed. Page deux. (2007)
- « Travailler peut nuire gravement à votre santé », Annie **Thébaud-Mony**, Paris, La Découverte. (2007)
- « Effets de conditions de travail défavorables sur la santé des travailleurs et leurs conséquences économiques », Elisabeth **Conne-Préard**, Marie José **Glardon**, Jean **Parrat**, Massimo **Usel**. Conférence romande et tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs. (Décembre 2001)
- « Le travail sans limites ? » Réorganiser le travail et repenser la santé des travailleurs. Bulletin d'information du **Bureau technique syndical européen pour la santé et la sécurité** (BTS). (Février 2001)
- « La violence au travail », Peter **Meier**, responsable du secteur conditions de travail, Office de l'économie et du travail du canton de Zurich, Communications CFST. (Décembre 2009)
- « Violence au travail, comment les syndicats peuvent-ils endiguer la violence croissante qui sévit dans le transport de passager ? », **Transport international**, le journal de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). (4-2009)
- « Pour ne pas perdre sa vie à la gagner. Eléments pour un dossier sur la santé au travail », **Collectif travail santé et mondialisation**. (2002)
- 38 « Temps modernes, horaires antiques »; Pietro **Basso**, Cahiers libres, Ed. Page deux. (2005)

Santé

Ressentez-vous des problèmes de santé au moins une fois par mois (plusieurs réponses possibles)

- fatigue anormale
- douleurs musculaires des épaules ou du cou
- douleurs musculaires des membres supérieurs
- douleurs musculaires des membres inférieurs
- maux de dos
- maux de tête
- maux d'estomac
- stress
- anxiété
- irritabilité
- troubles du sommeil
- troubles de l'appétit ou de la digestion
- hypersudation (forte transpiration)

Pénibilité du travail

très pénible	pénible	pas très pénible	pas pénible	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	travail de nuit (dès 22h)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	travail du soir (dès 18h)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	travail du dimanche
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	condition de circulation
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	temps au volant de plus de quatre heures
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	amplitude de journées de plus de 10 heures
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	retard sur l'horaire
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	agressivité des usagers (clients)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	agressivité des autres usagers de la route
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	perturbation de trafic (accident / stationnement livreurs)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	comportement des cyclistes
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	longues périodes sans accès aux toilettes

Ergonomie

Quelle importance attachez-vous à :

Entourez la note, 1 correspond à pas important et 5 à très important

	pas important			très important	
	1	2	3	4	5
qualité du siège	1	2	3	4	5
réglage et disposition des instruments de conduite (volant, etc.)	1	2	3	4	5
fermeture de la cabine	1	2	3	4	5
ventilation – climatisation	1	2	3	4	5
fermeture de la porte avant	1	2	3	4	5
courant d'air	1	2	3	4	5
bruit à l'intérieur du véhicule	1	2	3	4	5

Ambiance de travail

Pouvez-vous dire ce qui va bien au travail

Cochez trois cases au maximum

- solidarité entre les travailleurs
- supérieurs corrects
- qualité du travail
- satisfaction dans le travail
- liberté, indépendance
- emploi assuré
- salaire
- horaires

Autres choses :

Quelques données précises

Avez-vous dû manquer le travail pour des raisons de santé durant l'année ?

- Non Oui

Avez-vous été victime d'un accident professionnel avec arrêt de travail ?

- Non Oui

Avez-vous été atteint d'une maladie que vous estimez liée avec votre travail ?

- Non Oui

Prenez-vous le volant en étant toujours en pleine possession de vos moyens ?

- Non Oui

Si non, pourquoi :

Quelques données personnelles

Age : Sexe : Lieu de travail : Entreprise (facultatif) :

Scolarité

Ecole obligatoire Ecole secondaire Supérieure

Formation

pas d'apprentissage apprentissage

Années de service :

Type de service :

bus urbain bus régional mixte trams et métros

Impressum

Editeur

SEV Syndicat du personnel des transports

Rédaction

Christian Fankhauser

Illustrations / Mise en page

Jörg Matter

Dessin couverture

Alain Pellet

Impression

SEV Syndicat du personnel des transports

Copyright

SEV Syndicat du personnel des transports
Berne, mai 2011

Secrétariat central SEV

Steinerstrasse 35
Case postale
3000 Berne 6
Tél. 031 357 57 57, fax 031 357 57 58
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Secrétariat régional Lausanne:

Rue St-Martin 36
1005 Lausanne
Tél. 021 321 42 52, fax 021 321 42 51
sev-lausanne@sev-online.ch

Secrétariat régional Bellinzone:

Viale Stazione 31
Case postale 1469
6501 Bellinzone
Tél. 091 825 01 15, fax 091 826 19 45
sev-ticino@sev-online.ch

Secrétariat régional Coire:

Gürtelstrasse 24
Case postale 668
7001 Coire
Tél. 081 284 49 07, fax 081 284 91 01
sev-chur@sev-online.ch

Secrétariat régional St-Gall:

Zwinglistrasse 3
9001 St-Gall
tél. 071 223 80 25, fax 071 223 80 65
sev-ostschweiz@sev-online.ch

Secrétariat régional Zurich:

Birmensdorferstrasse 65
8004 Zurich
Tél. 044 242 84 66, fax 044 242 84 68
sev-zuerich@sev-online.ch

Site Internet de la sous-fédération du personnel des entreprises
de transport concessionnaires VPT: **www.vpt-online.ch**