



Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

Tant qu'on a la santé...

Nouvelle enquête sur les conditions de travail
et la santé dans la branche bus



Avant-propos

« Tant qu'on a la santé... » C'est souvent la réflexion que l'on se fait pour se rassurer et se dire que l'essentiel est sauf. Hélas, pour nos collègues conductrices et conducteurs de bus, on ne peut pas dire que le travail, c'est la santé. Seuls 4 % d'entre eux n'ont aucun problème de ce côté-là !

C'est un des résultats de la 3^e enquête sur la santé dans la branche bus menée en 2022 par le SEV, syndicom, ssp et Unisanté dont les principaux résultats viennent d'être publiés et qui sont résumés ici. Autre constat inquiétant d'Unisanté : les conditions de travail et la santé de la plupart des conductrices et conducteurs de bus se sont détériorées au cours des 12 dernières années. Nous tirons la sonnette d'alarme. Ce métier développe beaucoup trop de maladies professionnelles.

Que faire ? À titre préventif, il faut rapidement améliorer les conditions de travail : les amplitudes ne doivent pas dépasser 10 h ; des toilettes doivent être installées en bout de ligne ; des pistes en voie propre sont à privilégier. Pour nos collègues atteintes dans leur santé, il faut améliorer les formations et les reconversions professionnelles et créer un pool d'emplois commun aux transports publics.

Il y a urgence. La génération du babyboom part à la retraite ces 5 – 10 prochaines années et seule une meilleure attractivité de la branche permettra de la remplacer sereinement. Enfin, le transport public étant une des solutions au problème crucial du climat, il serait absurde d'investir des milliards sans penser à la santé et à la sécurité du personnel de conduite. La situation est grave et demande des réponses urgentes.

Christian Fankhauser,
vice-président du SEV

Décembre 2023

Pourquoi une nouvelle enquête ?

En 2010 déjà, pensant intuitivement que les atteintes à la santé étaient importantes dans le secteur, les membres du comité de la branche bus du syndicat SEV avaient lancé la première enquête sur la santé du personnel de conduite des bus. L'exercice avait été répété en 2018. En huit ans, nous avons alors constaté une forte dégradation de la santé de nos collègues avec, en particulier, une augmentation des troubles du sommeil et de l'appétit-digestion.

Il nous a paru important, quatre ans plus tard, en 2022, de mesurer l'évolution de ces facteurs en interrogeant les conductrices et conducteurs de bus avec le même questionnaire, permettant ainsi une comparaison de leur ressenti. Pour cette troisième étude, deux autres syndicats - syndicom (syndicat des médias et de la communication) et le ssp (syndicat des services publics) – se sont associés à l'enquête. Cela a permis d'élargir le nombre de participant·es, en incluant davantage de conductrices et conducteurs alémaniques, ainsi que nos collègues de CarPostal.

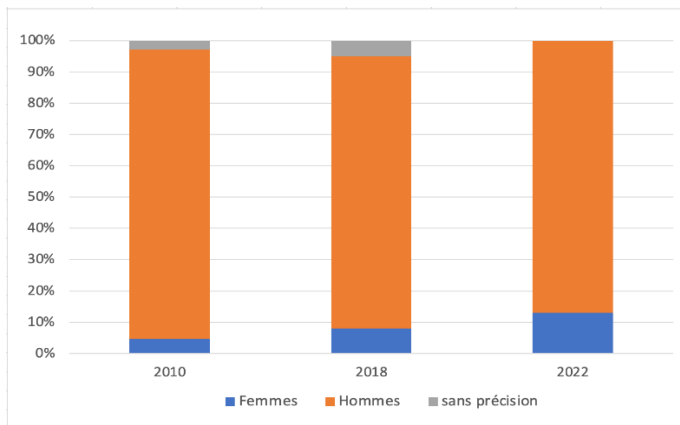
L'autre nouveauté, c'est le partenariat avec Unisanté de Lausanne, le centre universitaire de médecine générale de santé publique. En collaboration avec les syndicats, la professeure Irina Guseva Canu et la doctorante Viviane Remy ont traité les réponses du sondage. Elles ont repris le même questionnaire en ajoutant des questions, par exemple sur l'historique professionnel de chaque conducteur. La façon dont le Covid a impacté nos collègues de la conduite a également été traitée. Les résultats de cette étude qui viennent d'être publiés sous forme d'articles scientifiques devraient encore être affinés par une étude basée sur une cohorte qui permettrait de suivre un groupe important de conductrices et conducteurs de bus et d'évaluer sur le long terme les effets sur leur santé des facteurs de risque auxquels ils et elles sont exposés. Cette recherche pourrait être lancée au premier semestre 2024. Nous en reparlerons.

Méthode d'enquête

Le questionnaire 2022 en ligne a repris les questions des enquêtes réalisées par le SEV en 2010 et 2018, tout en y ajoutant des questions sur l'impact et la gestion de la crise sanitaire, l'historique de carrière et une future étude de cohorte professionnelle. Le lien et le QR code pour le questionnaire ont été distribués par les trois syndicats à leurs membres faisant partie de la branche bus. Une relance a été faite après 15 jours, et une autre 5 jours avant la fin de la période de collecte de données. L'enquête a été ouverte le 22 février 2022 et close le 6 avril 2022. SEV, syndicom et le ssp ont envoyé 4324 questionnaires à leurs membres conductrices et conducteurs. Quelque 916 personnes ont participé, soit un bon taux de réponse de 21 %.

Caractéristiques socio-démographiques

Conducteur de bus – un métier d’homme



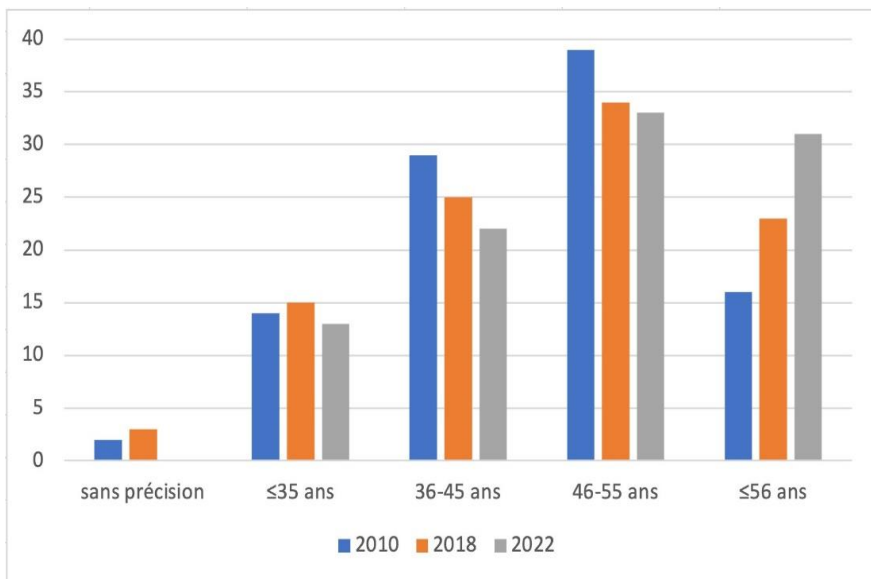
Évolution du pourcentage de femmes comme conductrices

Parmi les sondées, le pourcentage de femmes en 2022 est de 13,2% et celui d’hommes est de 87%. Bien qu’encore modeste, la **part des femmes** connaît une **croissance** non négligeable de **4,7 % en 2010 à 8 % en 2018 et 13 % en 2022**. Nous sommes néanmoins encore loin d’une féminisation de la profession.

Dans notre dernière étude de 2018, nous évoquions diverses pistes pour expliquer la **non attractivité de ce travail pour les femmes mais également pour les jeunes**. Nous devons constater qu’elles restent toujours d’une actualité criante. En premier lieu, les horaires atypiques ne permettent pas dans un emploi à plein temps de concilier travail et famille, notamment du fait de la prévisibilité à court terme des horaires. Le temps partiel est encore pensé dans les entreprises comme un pis-aller que l’on accorde aux travailleuses et travailleurs trop fatigués ou que l’on utilise pour pallier aux problèmes de planification. En 2022, seuls 12 % des hommes et 37 % des femmes travaillent à temps partiel.

La mise à disposition d’infrastructures sanitaires est également un frein à l’embauche des femmes du fait de l’obligation d’installer des vestiaires séparés et des WC. Finalement le travail de nuit avec des terminus dans des zones relativement solitaires pose parfois une question de sécurité des employées. Malgré nos campagnes et les déclarations d’intention le 14 juin, les directions sont encore à la traîne pour prendre les mesures, comme le temps partiel, qui s’imposent et qui résoudraient pourtant, en partie, l’épineuse question des journées de grande amplitude. [Voir nos propositions en pages 26-27.](#)

Âge des participant·es



Evolution en pourcentage par tranches d'âge entre 2010 et 2022

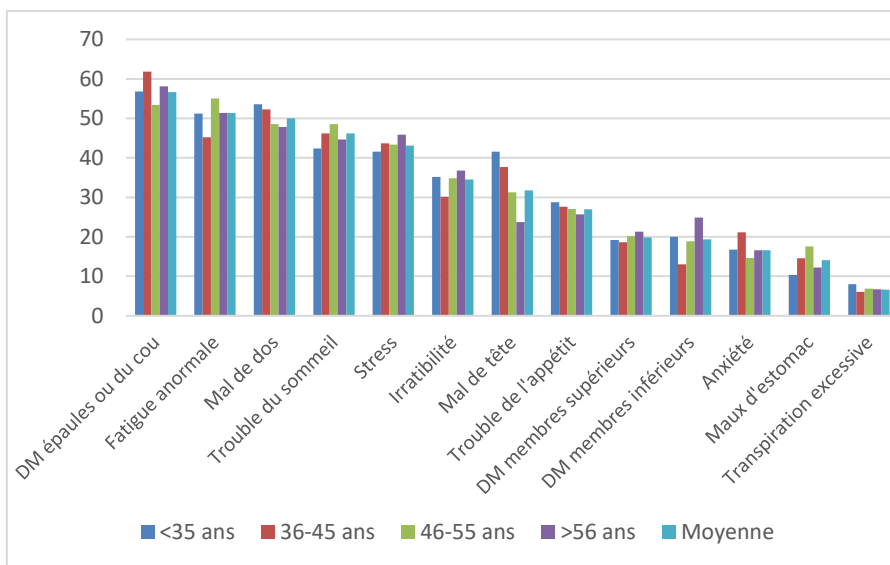
En 2022, la moyenne d'âge est de 48,2 ans, avec une ancienneté de conduite de 11,5 ans. La majorité (34 %) des conductrices et conducteurs de bus se trouve dans la tranche d'âge « 46-55 ans ». En 2022, la deuxième tranche d'âge la plus importante est celle des « ≥ 56 ans » avec 31 % de la population du personnel de conduite des bus. Nous trouvons ensuite la tranche d'âge des « 36-45 ans » (22 %) et la tranche d'âge la moins représentée est celle de « ≤ 35 ans » avec seulement 13 % des conductrices et conducteurs.

Depuis 2010, les « 46-55 ans » restent la tranche d'âge la plus importante, mais l'on peut constater que cette catégorie ne fait que s'effriter au profit de la tranche « ≥ 56 ans » qui est passée de 23 % à 31 % ces quatre dernières années et a doublé en huit ans. Ce graphique montre avec éloquence le **très net vieillissement de la branche bus**.

Les tranches d'âge entre 36 et 55 ans sont en fort recul depuis 2010 et la tranche des « ≤ 35 ans » ne fait que patiner. L'attractivité de la branche auprès des jeunes reste en berne. Dès lors, on comprend bien que le **départ à la retraite de la génération du babyboom** va poser rapidement un **épineux problème**, d'autant plus que la jeune génération des moins de 35 ans ne dépasse pas la barre des 15 %.

Nous dénoncions déjà dans notre étude de 2018 cette tendance lourde en précisant que « si la tendance ne s'inverse pas, les entreprises se retrouveront avec de graves problèmes d'effectifs. » Malheureusement, la **pénurie** actuelle de conductrices et conducteurs nous donne raison. L'amélioration des conditions de travail devient primordiale pour rendre la branche plus attractive pour les femmes et pour les jeunes.

Problèmes de santé



Problèmes de santé répartis par groupe d'âge et population totale en 2022

Le personnel de conduite a dû indiquer quels problèmes de santé il ressent au moins une fois par mois parmi une liste de propositions. Pour 2022, le pourcentage de conductrices et conducteurs souffrant de chaque problème de santé est représenté dans le graphique ci-dessus. En moyenne, chaque collègue consulté déclare souffrir de **quatre problèmes** de santé et 3,8 % des conductrices et conducteurs déclarent avoir dix problèmes de santé ou plus. **Seuls 3,9 % n'ont aucun problème de santé.**

Les chiffres sont impressionnants. Plus d'un conducteur sur deux ressent des **douleurs musculaires (DM) de l'épaule ou du cou (56,7 %)**, une **fatigue anormale (51,4 %)** et des **maux de dos (50 %)**.

Plus d'un conducteur sur trois a des **troubles du sommeil (46,2 %)**, du **stress (43,1 %)**, de **l'irritabilité (34,5 %)** et des **maux de tête (31,8 %)**. Le problème de santé le moins fréquent est l'hypersudation (7 %) suivi des douleurs de l'estomac (14 %).

Certains problèmes de santé touchent particulièrement certaines catégories d'âge. On parle alors de différence de fréquences selon l'âge statistiquement significative. C'est le cas notamment pour les douleurs musculaires de l'épaule et du cou qui frappent davantage les « 36-45 ans ». La fatigue anormale touche prioritairement les « 46-55 ans ». Les maux de dos et de tête atteignent davantage les « ≤ 35 ans » entrant dans le métier. Les troubles du sommeil s'empirent avec l'âge, sauf en fin de carrière.

Nous constatons une **transformation des types de problèmes de santé avec l'évolution dans la carrière**. Les maux de tête qui frappent les plus jeunes diminuent de façon progressive et significative. Les maux de dos reculent un peu avec le métier mais continuent de toucher une personne sur deux tout le reste de la carrière.

Stress intériorisé par somatisation

En entrant dans le métier, les jeunes conductrices et conducteurs semblent davantage sensibles à une fatigue anormale et à des maux de tête et en proie à de l'anxiété. Les douleurs aux épaules et au cou sont également plus fortes. Entre 36 et 45 ans, la fatigue, le mal de dos, les douleurs aux membres inférieurs et supérieurs, et l'irritabilité diminuent. Les épaules et le cou se font alors davantage ressentir. Les troubles du sommeil, l'anxiété et les douleurs d'estomac par contre augmentent.

On peut faire l'hypothèse qu'avec le temps le corps s'habitue, momentanément, aux positions inconfortables. Les douleurs se déplacent.

Le stress lié au métier de la conduite est en grande partie intériorisé. Les troubles du sommeil s'accroissent et l'irritabilité augmente. En 2018, nous faisons l'hypothèse, qui semble se confirmer, que cette augmentation était la traduction somatique du stress qui ne disparaît pas mais est intériorisée.

L'organisme répond à un contexte stressant par une réaction en trois phases : alarme, résistance, épuisement. Lorsque le stress s'installe dans la durée, notre capacité à réagir s'altère, notre organisme s'épuise et apparaissent diverses conséquences pathologiques. « **À force d'encaisser le stress, nos collègues le somatisent dans leur corps et développent des maladies** », s'inquiète Christian Fankhauser, vice-président du SEV.

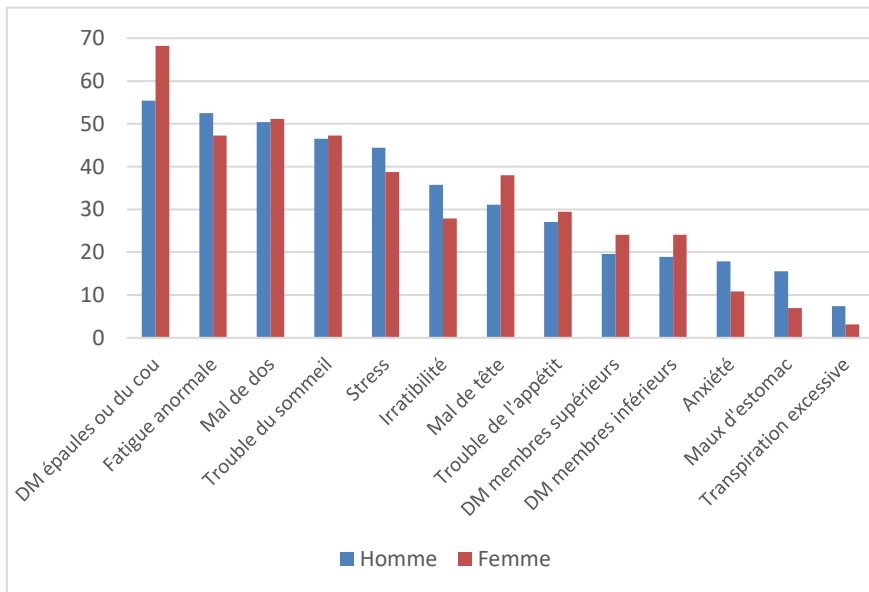
Avec l'âge, passée l'acclimatation au métier, les douleurs musculaires des membres supérieurs et inférieurs remontent en flèche à partir du milieu de la quarantaine. Il n'est pas étonnant que les corps traduisent la pénibilité de ce métier. Malgré l'évolution des technologies et le confort croissant des sièges, les postures du corps inconfortables et douloureuses en raison de la position assise durant de longs intervalles temporels demeurent très répandues.

Cette position crée de l'inconfort, une sensation d'engourdissement et de picotements et se manifeste par des douleurs notamment au niveau du dos, de la nuque, des épaules et des membres supérieurs, mais aussi des membres inférieurs. Ces troubles sont causés par des **mouvements répétitifs des mains et des bras**, les **postures du corps inconfortables et douloureuses**. Ces troubles musculo-squelettiques (TMS) affectent les muscles, les articulations, les tendons, les ligaments, les nerfs et la circulation sanguine locale.

Pour aller plus loin. Article (en anglais) : Remy VFM et Guseva Canu I (2023), Healthy Bus Drivers, Sustainable Public Transport : Une étude transversale répétée à trois reprises en Suisse, *International Journal of Public Health* (IJPH).

<https://www.ssph-journal.org/articles/10.3389/ijph.2023.1605925/full>

Différences hommes-femmes ?



Problèmes de santé répartis selon le sexe en 2022

Peut-on observer une différence entre les hommes et les femmes concernant le type de problèmes de santé ? L'étude répond par l'affirmative. Le **risque deux fois plus élevé de douleurs musculaires (DM) à l'épaule ou au cou associé au sexe féminin** (55 % pour les hommes et 68 % pour les femmes) est un résultat important de l'enquête, compte tenu de la féminisation croissante de la profession de conducteur de bus. Les bus ne sont pas adaptés à leur taille, généralement plus petite.

Cette constatation devrait être prise en compte dans la conception des nouveaux véhicules. Les **femmes sont davantage sujettes aux maux de tête et aux douleurs musculaires des membres supérieurs et inférieurs**. Ces douleurs aux bras et aux jambes pour les femmes s'expliquent sans doute aussi pour des raisons **d'ergonomie** des volants et des pédales.

Pour ce qui est des maux de tête, de façon générale, la médecine explique que les femmes sont deux fois plus touchées que les hommes par des **migraines** qui peuvent être extrêmement pénibles et douloureuses au point d'empêcher absolument toute activité. Chez certaines femmes, les règles peuvent également déclencher des maux de tête et de ventre (ici trouble de l'appétit). D'autres douleurs affectent les femmes comme celles liées à l'**endométriose**, une affection gynécologique fréquente souvent douloureuse au moment des **règles**, qui touche environ 10 à 15 % des femmes en âge de procréer. Un **congé menstruel** - s'absenter entre un et cinq jours par mois en continuant de toucher son salaire lorsque l'on souffre de règles douloureuses « fortes » et « irrégulières » - pourrait être envisagé ou toute solution qui convienne aux femmes.

Voir les propositions élaborées par les conductrices du SEV en pages 26-27.

Un métier particulièrement exposé de par l'organisation et l'environnement de travail

Pourquoi le personnel de conduite des bus a-t-il tant de problèmes de santé ? L'enquête ne permet pas une réponse définitive. Bien que, depuis des décennies, les conductrices et conducteurs de bus sont reconnus selon Unisanté comme « l'un des groupes professionnels les plus exposés au monde », leurs problèmes de santé « n'ont pas fait l'objet d'une attention suffisante », déplorent les chercheuses. La prochaine étude d'Unisanté permettra sans doute des réponses plus précises. Néanmoins, avance le centre universitaire, « au vu du pourcentage élevé de certains problèmes de santé assez spécifiques, il est possible de penser que **ces problèmes sont liés à l'environnement de travail.** »

Leurs conditions de travail sont en effet exigeantes et sont décrites comme pénibles depuis de nombreuses années. Différentes études, menées au niveau international sur la santé des conductrices et conducteurs de bus, ont ainsi mis en avant les **nombreux risques professionnels et environnementaux** auxquels ces travailleurs sont exposés.

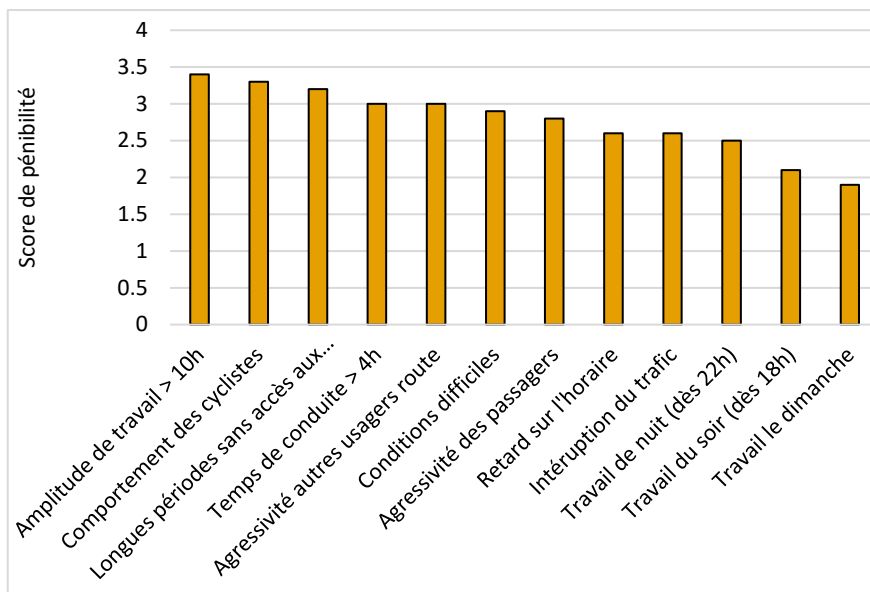
Parmi ces risques, il y a notamment des **risques organisationnels** tels que les **horaires de travail longs et irréguliers**, le travail pendant les heures de pointe et les heures supplémentaires, les **week-ends**, le travail de **nuit** et les **horaires fractionnés**, les exigences physiques avec des mouvements répétitifs et une position assise inconfortable pendant une longue période. Si le travail de nuit est de moins en moins perçu comme pénible depuis 2010 - même si les 36-55 ans le trouvent très pénible et pénible à plus de 40 %, cela ne veut pas dire qu'il n'a pas **d'effets sur** la santé.

Les **effets du travail de nuit et travail en horaires irréguliers** sont **avérés** sur la **somnolence**, la **qualité et la durée du temps de sommeil** et sur le syndrome métabolique (**hypertension** artérielle, **hyperglycémie**, excès de graisse corporelle autour de la taille et taux de **cholestérol** anormal). Cela influence également la **santé psychique**, les performances cognitives et **l'obésité**. Les études pointent aussi une prévalence des **diabètes** de type 2. Aux risques organisationnels, on peut ajouter une **pénurie de main d'œuvre chronique** due à un nombre croissant d'arrêts-maladie et donc une charge de travail accrue pour les conductrices et conducteurs de bus restants, fragilisés à leur tour.

L'environnement de travail stressant constitue une autre catégorie étroitement liée aux problèmes de sécurité tels que les accidents et les altercations avec les **autres usagers de la route** et les **passagers**. En outre, **plusieurs risques physiques, chimiques** et biologiques sont présents dans l'environnement de travail du personnel de la conduite, entraînant une exposition au bruit, aux vibrations, à la pollution de l'air (gaz d'échappement et particules), aux diodes électroluminescentes (LED), aux champs électromagnétiques et, depuis 2020, au SRASCoV-2 (Covid).

Selon Unisanté, ces expositions professionnelles pourraient favoriser l'apparition de diverses maladies, notamment le **cancer** du poumon et d'autres maladies respiratoires, maladies cardiovasculaires, maladies gastro-intestinales, perte auditive, troubles musculo-squelettiques, problèmes de santé mentale, troubles du sommeil et fatigue. En Suisse, par rapport à la population générale, le personnel de conduite a été identifié comme ayant un risque plus élevé de mortalité par cancer du poumon, par cancer gastro-intestinal et par suicide. Un moyen de savoir ce qui pèse autant sur la santé de nos collègues, c'est de leur demander les éléments jugés les plus pénibles.

Conditions de travail et pénibilité du métier



Score de pénibilité. Éléments notés de 1 (pas pénible) à 4 (très pénible) en 2022

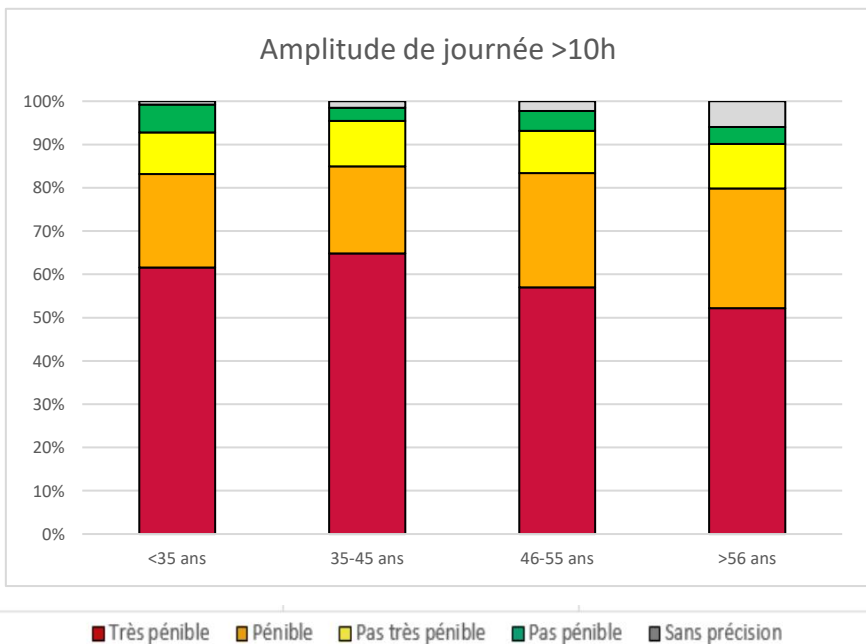
Nos collègues sont exposés à de nombreuses **contraintes** ressenties comme pénibles. Une partie des questions visaient justement à mettre des notes à différents éléments de pénibilité selon l'échelle suivante : 4 (Très pénible), 3 (Pénible), 2 (Pas très pénible), 1 (Pas pénible). Pour chaque élément, un score a été calculé. Plus ce score est haut, plus l'élément est jugé pénible.

Les **trois conditions de travail les plus pénibles** sont les **journées de travail (amplitude) de plus de 10 h**, le **comportement des cyclistes** et les **longues périodes sans accès aux toilettes**.

Ces facteurs pèsent particulièrement sur les conducteurs de bus
1 - Amplitudes de travail de plus de 10 heures
2 - Le comportement des cyclistes
3 - Longues périodes sans accès aux WC
4 - Agressivité des autres usagers de la route
5 - Temps de conduite d'une durée de plus de 4 h
Source : Unisanté

L'amplitude est le temps qui s'écoule entre le début et la fin d'une journée de travail. Cela comprend le temps de travail effectif, ainsi que les pauses. Être à disposition de son employeur plus de 10 heures par jour a d'importantes conséquences sur la vie des salarié-es : difficultés d'intégration dans des clubs sportifs, vie associative pratiquement impossible, vie familiale très affectée. « Il arrive ainsi qu'une personne soit de service de 5 à 9 h, puis en pause de 9 à 11 h, puis de service de 11 à 14 h, puis en pause de 14 à 16 h et à nouveau de service jusqu'à 18 h. Ces horaires coupés provoquent un étalement de la journée de travail et c'est très fatigant », illustre Christian Fankhauser, vice-président du SEV.

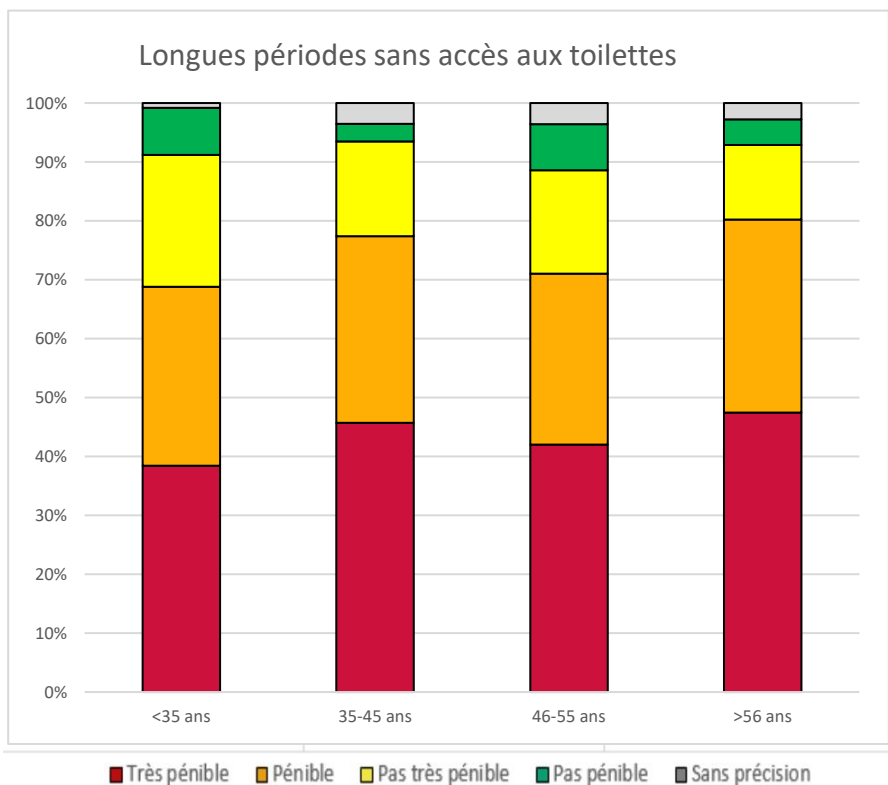
« Une journée de travail, décomposée en trois tranches, avec une amplitude jusqu'à 13 heures, c'est l'horreur. Au sein de notre entreprise nous avons réussi avec le syndicat à faire baisser ces amplitudes extrêmes », confirme Markus, 57 ans, un conducteur expérimenté.



« Concernant l'amplitude de plus de 10 heures, c'est assez impressionnant de constater que si l'on ajoute les personnes qui trouvent cela « pénible » à celles qui trouvent cela « très pénible », on arrive à plus de 80 % des répondant-es. Et 75 % pour les longues périodes sans toilettes », souligne Christian Fankhauser.

« Cela nous indique que nos campagnes < 10 h ça suffit ! > et < Des WC, pas des buissons > sont justes et doivent continuer d'être nos priorités. » Déjà en forte hausse entre 2010 et 2018, le nombre de personnes qui trouvent les longues amplitudes très pénibles a encore fortement augmenté depuis quatre ans : de 55 à 61,6 % pour les ≤ 35 ans, de 58 à 64,8 % pour les 36-45 ans, de 51 à 57 % pour les 46-55 ans et de 44 à 52,2 % pour les 56-65 ans.

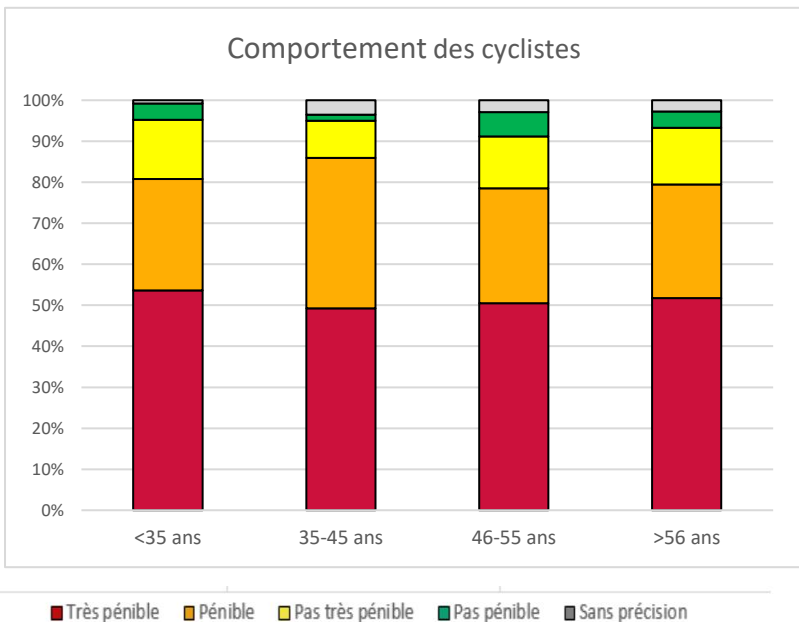
Les longues heures de travail sans accès aux toilettes arrivent en 3^e position de la pénibilité. « Même si l'augmentation du nombre de conductrices a indirectement conduit à la mise à disposition de plus de toilettes aux terminus, les horaires serrés et les retards accumulés empêchent leur utilisation, certains et certaines renoncent donc à boire, même lors de canicules », explique Christian Fankhauser.



Le **comportement des cyclistes** et **l'agressivité des autres usagers** de la route arrivent 2^e et 5^e des éléments les plus pénibles en 2022. Ces problèmes ont déjà été repérés lors de l'enquête de 2018, mais ils sont **en forte progression** pour les cyclistes. L'augmentation de la mobilité douce et des vélos à la suite du confinement ont sans doute joué un rôle. Pour désamorcer le problème, il faudrait des cyclistes plus au fait des règles - et des infrastructures séparées pour les transports publics et les vélos. « Malheureusement, cela est souvent difficile à mettre en œuvre, si cela devait se faire au détriment de la 'vache sacrée' qu'est la voiture » regrette Christian Fankhauser.

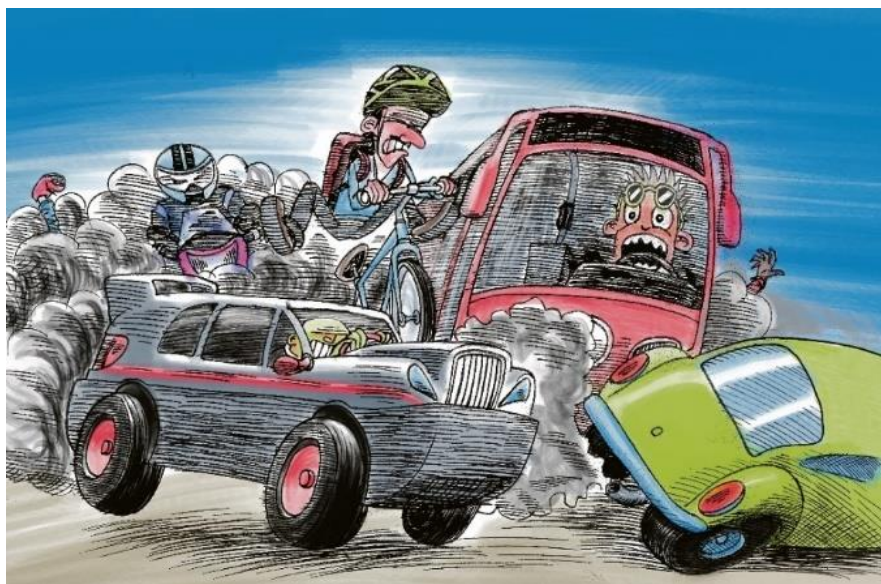


Dessin Tiemo Wydler

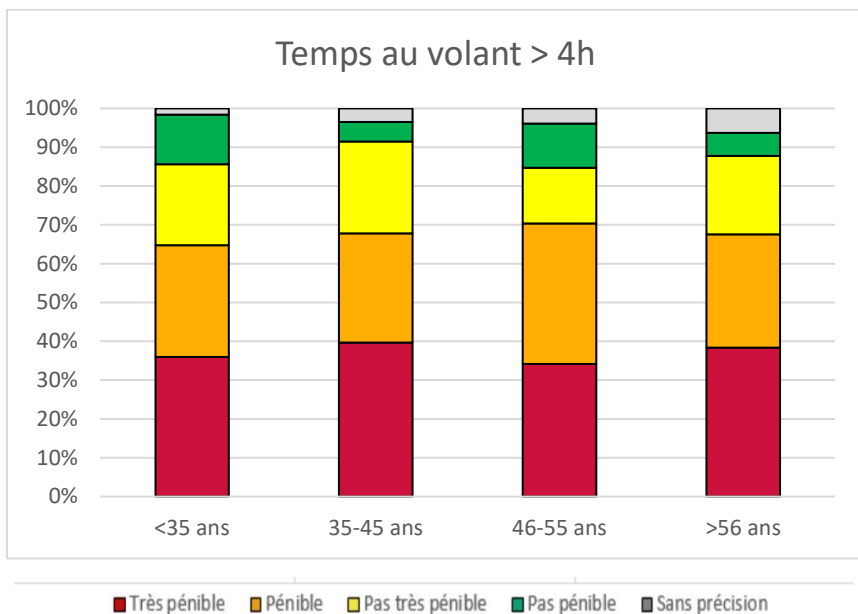


« Certains cyclistes pensent qu'ils sont seuls sur la route »

Le chauffeur de bus aux tpf Fritz Hänni croit aussi à un problème de comportement. « Autrefois, les cyclistes respectaient encore les bus. Aujourd'hui, beaucoup roulent comme s'ils étaient seuls sur la route. Si en plus ils ont des écouteurs, ils ne peuvent plus du tout percevoir leur environnement », dit Fritz Hänni. Avec les vélos électriques, les cyclistes peuvent atteindre des vitesses élevées. « Si je roule avec un bus articulé de 18 mètres de long avec 100 personnes à l'intérieur derrière deux cyclistes électriques, je n'ai aucune chance de les dépasser », explique-t-il. Cela provoque la colère des passagers : « Quand on rate à Fribourg la correspondance avec l'Intercity pour Berne et Zurich, on peut de temps en temps s'entendre dire des choses pénibles en tant que chauffeur de bus ». Malgré tout, Fritz Hänni recommande ce travail. « C'est un travail magnifique, dit-il, je suis chauffeur de bus corps et âme. Seul l'environnement devrait changer. »



Dessin Tiemo Wydler



« Le temps au volant de plus de 4 heures est jugé comme la 4^e source de pénibilité du métier. Il faut y remédier » insiste Christian Fankhauser. Et d'ajouter : « Avec le stress du trafic urbain et la concentration extrême que cela demande, **rester plus de quatre heures de suite au volant**, cela s'apparente à de la **maltraitance systémique**. Les employeurs ont une responsabilité quant à la santé de leur personnel. » L'Office fédéral de la santé publique le dit : « Les études le montrent, la position assise prolongée sans interruption constitue à elle seule un facteur de risque pour la santé. Plus on passe de temps assis dans la journée, plus le risque de maladies cardiovasculaires, de surpoids, de diabète et de cancer est élevé. » Ce n'est toutefois pas toujours possible de se lever, car les horaires sont très serrés pour des raisons financières et les entreprises de transports publics utilisent aussi peu de bus que possible. Si un bus est en retard à cause d'un embouteillage, il manque le temps de pause au terminus.

« Le stress nourrit le stress »

Un chauffeur genevois explique : « Il faut faire attention aux piétons, aux cyclistes, la vigilance doit être permanente ». Il dénonce aussi « des temps de parcours difficilement réalisables ». Ce qui ajoute à la grogne des usagers, et donc au stress des chauffeurs : « Le stress nourrit le stress ».

« Les temps de battement sont insuffisants »

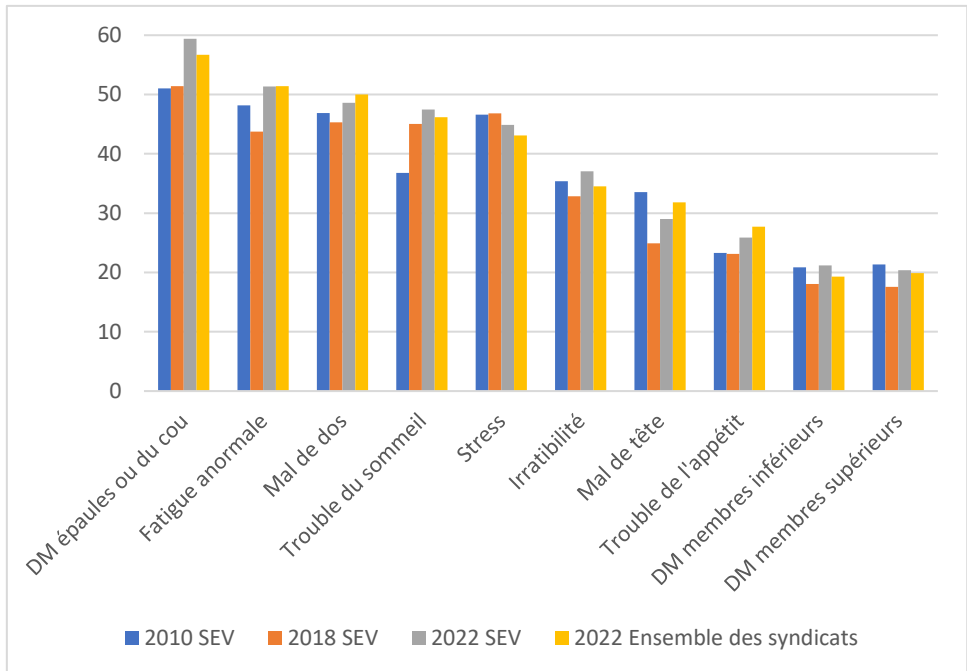
Arthur, 58 ans, est un dur à cuire. Il constate néanmoins les difficultés de son métier de conducteur de bus. « C'est vrai, j'essaie de les relativiser. Mais il faut reconnaître que nous travaillons avec des horaires très serrés. **A la fin de notre parcours, nous n'avons pas de temps de battement pour nous remettre à l'heure.** De temps en temps, on a besoin de se dégourdir les jambes pour éviter les fourmis. . Résultat des courses, nous sommes souvent au volant quatre ou cinq heures d'affilée. Si tu ajoutes à cela qu'il y a régulièrement des conducteurs de véhicules privés qui t'agressent parce qu'ils ne supportent pas de devoir rester derrière un bus, tu comprends pourquoi il y a des collègues qui pètent les plombs. »



Dessin Tiemo Wydler

Variations des problèmes de santé, des accidents et des conditions de travail entre 2010, 2018 et 2022

Les douleurs musculaires (DM) des épaules ou du cou sont le problème de santé le plus répandu pour les trois enquêtes (51 % en 2010, 51,4 % en 2018 et 59,4 % en 2022).

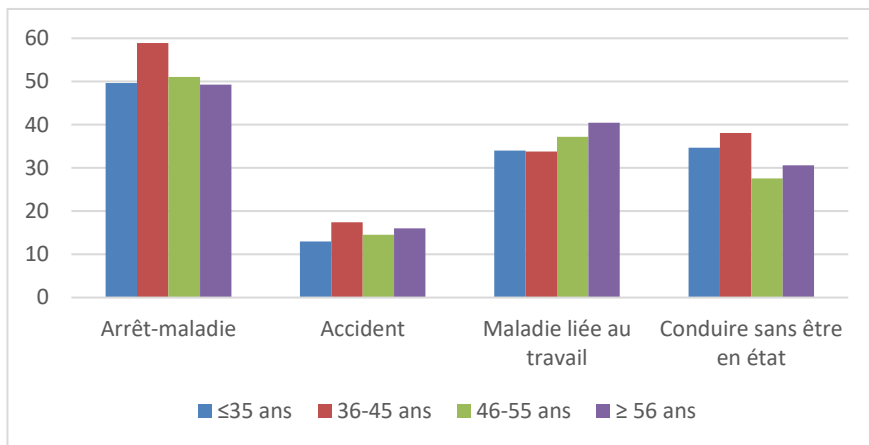


Prévalence des problèmes de santé entre 2010, 2018 et 2022

Les douleurs musculaires des épaules ou du cou et les troubles du sommeil ont fortement augmenté entre 2010 et 2022. Il en va de même, dans une moindre mesure, pour les maux de dos, les troubles de l'appétit. En ce qui concerne les troubles du sommeil, l'enquête constate que leur fréquence augmente avec l'âge et l'ancienneté.

Les maux de tête et la fatigue anormale, après avoir baissé en 2018, sont repartis à la hausse en 2022. Il en va de même, dans une moindre mesure, pour les douleurs musculaires aux membres inférieurs et supérieurs. Les postures du corps inconfortables et douloureuses en raison de la position assise durant de longs intervalles temporaires demeurent très répandues.

Arrêts-maladie et accidents de conduite



Arrêt-maladie, accident, maladie liée au travail et conduite sans être en état en 2021, par groupes d'âge

Les chiffres sont ici également très impressionnants. **Un conducteur sondé sur deux** répond positivement à la question de savoir si, sur l'ensemble de l'année passée (2021), il **a eu au moins un arrêt-maladie** (52 %). Ce taux monte à 59 % quand on s'intéresse aux 36-45 ans et descend à 49 % pour les ≥ 56 ans.

Le taux d'accident, soit le pourcentage de personnes qui répondent positivement à la question de savoir si elles ont été **victime d'un accident de travail** avec un arrêt de travail en 2021, est de **15 %** pour la population totale et entre 13 % et 17 % selon les âges.

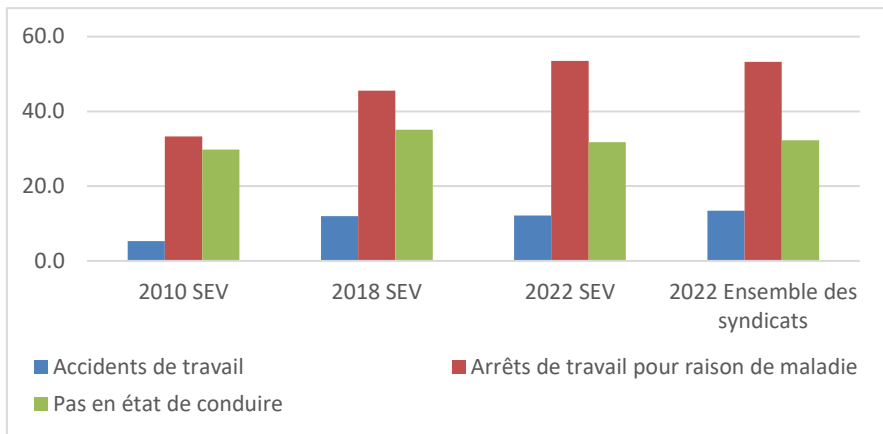
37 % du personnel de conduite des bus affirme qu'il a été atteint en 2021 par une maladie liée au travail. Ce pourcentage est de 34 % pour les 36-45 ans, le plus bas, et de 40 % pour les ≥ 56 ans, le plus élevé.

Près d'un conducteur de bus sur trois interrogé (32 %) **répond qu'il a parfois pris le volant avec une capacité de conduite réduite**, c'est-à-dire malgré une fatigue excessive, un temps de repos insuffisant ou des douleurs. Ce pourcentage monte à 38 % pour les 36-45 ans, le plus élevé, et baisse à 28 % pour les 46-55 ans, le taux le plus bas.

À la question des raisons de ne pas être en état de conduire, les réponses les plus fréquentes sont la fatigue, le manque de repos et les douleurs musculaires. « Il n'est pas acceptable que des collaboratrices et des collaborateurs se sentent obligés de travailler en étant malades », déclare Christian Fankhauser.

Pourquoi tant de conductrices et conducteurs de bus prennent-ils parfois le volant avec une capacité de conduite réduite ? Christian Fankhauser a une explication. « Elles et ils ressentent une **pression de la part de leurs supérieurs** », dit-il. « Si vous vous absentez parce que vous avez mal dormi, on vous dit : ‘Tu dois venir’. Beaucoup préfèrent prendre des médicaments et se présenter au travail, aussi parce qu’ils savent que sinon, quelqu’un qui est en fait en congé devra les remplacer ».

Les conductrices et conducteurs sont fier·es de leur travail et ont un grand sens du devoir. Mais la situation actuelle est dangereuse, y compris pour les voyageurs. « Il faut de nouvelles normes », dit Christian Fankhauser. Il ne s’agit pas d’un travail de bureau que l’on peut faire même si l’on est fatigué, mais d’un travail où l’on doit toujours être présent à 100 %. « Il ne faut pas que les collègues occupant un poste à responsabilité se sentent obligés d’aller travailler même s’ils sont fatigués ou malades. **Il faut arrêter de faire pression sur eux quand ils sont malades et cesser le ‘flicage’**. Et il faut davantage de personnel. »



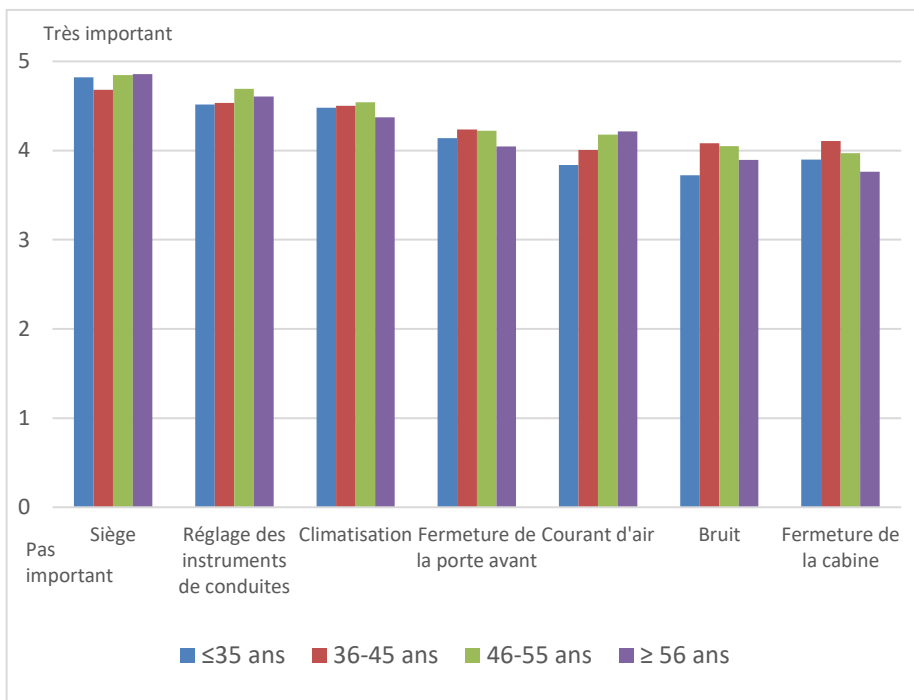
Accident de travail, arrêts-maladie et fatigue, évolution entre 2010, 2018 et 2022

Si l’on regarde l’évolution **entre 2010, 2018 et 2022**, on est frappé de l’augmentation des problèmes. Les **arrêts-maladie**, en rouge dans le graphique, **passent de 33,5 % à 45,5 % puis à 53,5%** (53,2 % pour l’ensemble des syndicats). La **progression est vertigineuse**.

Les **accidents de travail** se maintiennent à un niveau au moins deux fois plus élevé en 2018 et 2022 qu’en 2010 (entre 12 et 13 % au lieu de 5,3 %). Plus de 30% des sondés·es disent prendre parfois le volant avec une capacité de conduite réduite. C’est très alarmant.

Score d'ergonomie

Dans l'enquête, il était demandé d'indiquer l'importance de différents paramètres ergonomiques en les notant de « 1–pas important » à « 5–Très important ». Un score a été calculé pour chaque paramètre ergonomique en faisant la moyenne des notes.



Score d'ergonomie par groupe d'âge, en 2022

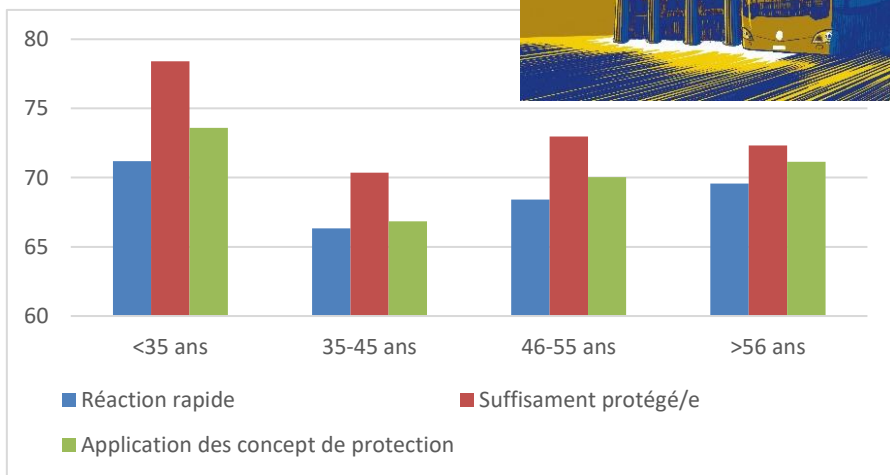
Six des sept paramètres ergonomiques ont une note supérieure à 4, ce qui peut être considéré comme des éléments importants. L'enquête a mis en évidence l'importance accordée par la quasi-totalité des sondé-es aux questions d'ergonomie, particulièrement des sièges.

En effet, le score le plus élevé est celui du **siège (4,8)** considéré comme très important par 85 % des conductrices et conducteurs. Il est suivi du **réglage** et de la **disposition des instruments de conduite (4,6)** considéré comme très important par 69 % du personnel de conduite. La **climatisation** est le troisième élément le plus important avec un score de 4,5 et considérée comme très importante par 59 % des sondé-es.

Elle est suivie par la fermeture de la porte avant (4,2) et des courants d'air (4,0), considérés comme très important par 54 % et 46 % des conductrices et conducteurs, respectivement. Le score le plus bas est celui de la fermeture de la cabine avec une moyenne de 3,9 et considéré comme très important par 43 % des sondés-es.



Covid



Gestion de la crise sanitaire du Covid 19. Réponses positives en pourcentage, en 2022

L'enquête 2022 comportait un certain nombre de questions en lien avec la crise du Covid de mars 2020 à février 2022. Selon l'âge, les réponses ont varié de façon statistiquement significative. **Plus de 70 % du personnel de conduite des bus s'est senti suffisamment protégé.** Les ≤ 35 ans sont les plus satisfaits (83 %) et les 36-45 ans sont les moins satisfaits (70 %). Un peu plus de 70 % des personnes interrogées trouvent qu'il y a eu une bonne application des concepts de protection, soit 78 % des ≤ 35 ans et 65 % des 36-45 ans. **Un peu moins de 70 % des conductrices et conducteurs trouvent que la réaction face à la crise sanitaire a été rapide.** Encore une fois, les 36-45 ans sont les moins satisfaits (64 %) alors que les ≥ 56 ans sont les plus satisfaits (73 %). De plus, la différence est également statistiquement significative entre les hommes (72 %) et les femmes (88 %) pour le sentiment d'être suffisamment protégé-e.

La **note** attribuée à l'entreprise pour la **gestion de la crise sanitaire** est en moyenne de 4,0 (4 signifiant « **suffisant** »). Les différences de notation sont statistiquement significatives selon la région. La moyenne la plus basse est de 3,2 en Suisse orientale et la plus élevée est de 4,5 dans la région Nord Ouest. Sans doute est-ce un reflet de la gestion en partie cantonale de la crise et de la taille différente des entreprises.

Quant aux **impacts** de la crise sanitaire du COVID-19, **près de 60 % des conducteurs ont dû faire des remplacements à court terme**, soit 53 % pour les 36-45 ans, le groupe le moins impacté, et 61 % pour les **46-55 ans, le groupe le plus impacté**. Si la Romandie a été la moins impactée, ces remplacements ont été six fois plus nombreux en Suisse orientale, touchée également par l'augmentation de la charge de travail.

Entre 38 % et 45 % des conductrices et conducteurs ont fait des **heures supplémentaires** dues à la crise Covid, cela décroît avec l'âge. Elles étaient deux fois plus fréquentes en Suisse centrale que dans l'Espace Mitteland. Les **phases de repos écourtées** étaient, elles, moins fréquentes dans les régions lémanique et tessinoise, alors que leur fréquence a doublé en Suisse orientale que dans l'Espace Mitteland.

Pour 41 % des conductrices et conducteurs de bus, ces contraintes liées au Covid ont eu un impact négatif sur leur santé physique ou mentale. Le groupe le plus impacté est celui des 36-45 ans (51 %) et le moins impacté est celui des ≥ 56 ans (35 %). Environ 40 % du personnel roulant a observé un **rétrécissement de la phase de repos**, ce pourcentage varie entre 38 % et 42 % selon le groupe d'âge.

Entre 33 % (les ≥ 56 ans) et 43 % (les 46-55 ans) des conductrices et conducteurs ont subi une **augmentation de la charge de travail**, la moyenne est de 38 %. En général, les femmes ont subi moins d'impact du Covid que les hommes. Cette augmentation résulte notamment des **absences dues au Covid** (isolement ou quarantaine). « Nous avons relevé une **forte hausse des arrêts-maladie en 2021**, sans pouvoir cependant démontrer un lien de causalité direct avec la pandémie », précise Viviane Remy, doctorante à l'Université de Lausanne et à Unisanté, et l'une des auteurs de la recherche.

« Le Covid a été une période difficile », confirme Gilbert d'Alessandro, 59 ans, conducteur aux Transports public fribourgeois depuis 34 ans et président de la VPT. « Au tout début, la direction a refusé de condamner les portes avant des bus. Finalement, elle a accepté et a même installé des parois en plexiglas pour isoler le conducteur de la clientèle. »

Conclusion

À la lecture des **résultats** de l'étude rapportés dans cette brochure, le **constat** est **accablant** et les **chiffres inquiétants**. Il est **urgent** de prendre au sérieux les **atteintes à la santé** de nos collègues et **d'y répondre** en rendant l'organisation et l'environnement du travail plus sains. Selon Unisanté, « les **conditions de travail** et la **santé** des conductrices et conducteurs de bus **se sont détériorées** au cours des douze dernières années ». **Le score de pénibilité de dix des douze conditions de travail analysées a augmenté entre 2010 et 2022!** Par ailleurs, « de nombreuses conductrices et nombreux conducteurs de bus suisses souffrent simultanément de plusieurs problèmes de santé et cette tendance s'est **aggravée entre 2010 et 2022.** »

Comme dans les études menées en 2010 et 2018, les problèmes de santé les plus fréquemment perçus sont les **maladies musculo-squelettiques**, notamment les douleurs musculaires des épaules ou du cou ou les maux de dos. La 2^e plainte la plus fréquente est la **fatigue anormale**, signalée par plus de la moitié du personnel de conduite des bus. Le Covid les a encore fragilisés en ayant, pour 41% d'entre eux, un **impact négatif sur leur santé physique ou mentale**.

Le corolaire de ces problèmes de santé en augmentation, c'est l'**explosion** des **arrêts-maladie**. Ils ont touché un conducteur sur deux en 2021. Les **accidents de travail** restent à un niveau élevé et près d'un tiers de nos collègues prend parfois le volant avec une **capacité de conduite réduite**. Le système arrive à la limite et les **taux d'absentéisme** explosent. Le stress intériorisé au cours de la carrière et la pénibilité du travail fragilisent les corps de plus en plus fatigués et frappés par des problèmes de santé dont un grand nombre pense logiquement qu'ils sont liés à leur métier.

Phénomène aggravant : au lieu de repenser l'environnement de travail pour offrir de bonnes conditions, on préfère faire la **chasse aux malades**. Or, pousser les travailleurs atteints dans leur santé en dehors de l'entreprise, au besoin via le médecin-conseil de l'employeur ou de l'assurance perte de gain qui déclare un chauffeur inapte à exercer son métier est totalement contre-productif. Non seulement, cela démontre le manque de discernement et de responsabilité sociale des managers, mais cela est également un très mauvais signal pour la relève. Comment attirer des jeunes dans cette profession magnifique en ne tentant pas d'en diminuer les impacts négatifs et usants et en culpabilisant les personnes atteintes dans leur santé. Un trop grand nombre de nos collègues en fin de carrière sont simplement poussés vers le **chômage** et la **précarité** avant la retraite si leur employeur ne peut ou ne veut les **réinsérer** à l'interne.

Les CFF ont réussi à mettre en place une structure pour la **reconversion à l'interne** en cas de maladie de longue durée ou d'accident et pour une arrivée à

la retraite **plus digne que** par le **toboggan du chômage et de l'aide sociale**. C'est une base pour une réflexion qui doit intéresser toutes les entreprises de transport public.

Des solutions de branche ou au niveau cantonal, voire régional, pourraient permettre la création de **pools d'emplois**. L'industrie des machines a montré qu'elle se préoccupe de garder les savoir-faire. Un fonds alimenté et géré de façon paritaire entre les entreprises et les syndicats s'attaque de front à la question de la **formation continue** et de la préservation de **l'employabilité** à l'heure des défis de la digitalisation. La branche des transports publics est encore frileuse malgré les sollicitations du SEV d'en parler autour d'une table-ronde avec tous les acteurs. Cette étude montre qu'il y a péril en la demeure et que des solutions doivent être trouvées. De toute urgence !

Il est temps d'agir, de préserver la santé des conductrices et conducteurs et de rendre la profession plus attractive ! L'accent doit notamment être mis sur nos collègues entrant dans la profession. Des problèmes de santé frappent les plus jeunes (maux de tête, de dos, douleurs musculaires de l'épaule et du cou, troubles de l'appétit). Et ce sont eux qui trouvent les grandes amplitudes le plus pénibles car elles les empêchent d'avoir une vie privée et sociale digne de ce nom. Or la structure des âges a montré le très net **vieillessement de la branche**, d'autant plus inquiétant avec le départ à la retraite de la génération du babyboom dans une profession qui connaît déjà maintenant de gros problèmes de **pénurie de personnel**, qui pèse à leur tour sur la santé des bien portants. Nous avons signalé que les entreprises n'accordent pas l'attention suffisante au temps partiel choisi comme moyen d'attirer les jeunes et les femmes. D'autres **mesures concernant les femmes** sont proposées notamment aux pages 4, 8 et 26-27.

Les **amplitudes de plus de 10 heures** doivent être **bannies**. Les longues périodes sans possibilité de faire une **pause aux toilettes** sont un scandale. Elles mettent clairement la santé de nos collègues en danger. Des temps **au volant de plus de quatre heures sans** possibilité d'**un arrêt** pour se lever ou se dégourdir sont à la limite de la **maltraitance**. L'organisation du travail, les tours de service, les amplitudes : tout cela doit être revu avec pour **premier objectif** un meilleur **confort** pour les conducteurs dont la **santé** en dépend, et non pas les contraintes budgétaires et les pressions au rendement et à la productivité, quelles qu'elles soient. La priorité doit être et doit rester l'humain !

On **ne peut pas laisser nos collègues seul-es avec leur pharmacie** en recourant aux médicaments pour tenir le coup, du paracétamol pris régulièrement pour réduire les maux de tête aux anxiolytiques et autres anti-dépresseurs pour tenter de résister ou de survivre à la pression et aux burn-outs. Réduire la

durée du travail, sans perte de salaire, est une des pistes. Repenser l'organisation et l'environnement de travail (piste en voie propre, isolation des cabines de conduite, etc...) en est une autre.

Les **employeurs** ont une **responsabilité** dans la dégradation de l'état de santé de nos collègues. Ils ont l'obligation de veiller à leur **intégrité physique et psychique**. Il est temps pour eux, et pour les pouvoirs publics, de prendre leurs responsabilités et d'agir.

Du côté des syndicats et du SEV en particulier, nous continuons à nous battre à vos côtés pour pointer du doigt les éléments qui nécessitent une réponse urgente. Nous nous battons pour que les choses changent, avec votre appui. Parce qu'ensemble, nous sommes forts. Ensemble, nous pouvons faire bouger les choses : c'est la force du collectif et de la solidarité. C'est aussi une des choses qui vous fait du bien. En effet, parmi les trois avantages professionnels les plus appréciés, il y a la sécurité de l'emploi (62,4 %), la **solidarité** entre collègues (54,7 %) et la liberté (42,3 %).

Pour pouvoir établir un lien de causalité entre les problèmes de santé et l'environnement de travail, **une 4^e étude**, dite de cohorte, **se prépare pour 2024**, une fois passées toutes les étapes nécessaires à la réalisation de l'enquête. Celle-ci devrait aller plus en profondeur pour estimer votre exposition professionnelle et faire un bilan de santé personnel tout en garantissant la protection de vos données personnelles.

POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES FEMMES DANS LA BRANCHE BUS

La journée du SEV organisée à Lausanne le 2 juin 2023 pour les femmes romandes, membres du syndicat, a abouti à l'élaboration d'un **cahier de revendications propre aux femmes** dans les transports publics. Le but est de pouvoir engager des discussions dans les sections puis avec les directions des entreprises de transports publics dans l'optique d'atteindre enfin l'égalité.

· Meilleure conciliation vie professionnelle – vie privée :

- Développement du **temps partiel** pour toutes et tous ;
- Création de **crèches d'entreprise** ;

· Respect et sécurité au travail :

- Création d'une **charte TOLERANCE ZERO** à l'encontre des **violences sexistes et sexuelles**, du **harcèlement sexuel** et des **discriminations** sous toutes leurs formes (basées sur le genre, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique ou géographique, l'apparence physique, etc.) ;

- **Formation obligatoire continue** des employé·es et de l'encadrement dans sa totalité aux sujets des discriminations, du harcèlement sexuel, des violences sexistes et sexuelles et du mobbing ;

• **Egalité salariale :**

- Création de **processus de contrôle** garantissant l'**égalité** lors de la fixation du **salaires** d'entrée dans les entreprises ;
- **Contrôle régulier du respect** de l'égalité salariale garantie par la LEg et définie par l'existence de grilles salariales ;

• **Santé :**

- Meilleure prise en compte des problématiques de **santé des femmes** (**menstruation, ménopause, ...**) ;

• **Maternité – Paternité :**

- Meilleure prise en compte des problématiques liées à la **grossesse** ;
- **Protection** d'un an **contre le licenciement au retour du congé maternité** ;
- Prise en compte dans l'**expérience professionnelle** des années consacrées à l'**éducation** des enfants ;
- **Deux semaines** de **congé paternité supplémentaires** ;

• **Infrastructures :**

- Des **toilettes et des vestiaires adaptés** pour le personnel féminin, et en nombre suffisant ;
- Des **uniformes** respectant la **physionomie des femmes** ;
- Des **locaux d'allaitement adaptés** dont l'**accès** est facile, facilité et sécurisé. Cela dans le respect de la législation en vigueur concernant le temps accordé pour l'allaitement, avec une attention particulière pour le personnel de roulement.



Les résultats de l'enquête en vidéo :

Réalisation de la brochure

Texte : Yves Sancey, chargé de communication au SEV.

Graphiques : Unisanté.

Dessins : Tiemo Wydler.

Pour aller plus loin, notre dossier :

sev-online.ch/fr/nos-priorites/sante-au-travail/

Lausanne, janvier 2024.



**Personal privater Transportunternehmen
Personnel des entreprises de transport privées
Personale delle aziende private di trasporto**

DEVENIR MEMBRE SEV ?

Outre son activité principale de défense des intérêts collectifs de ses membres lors des négociations sur les salaires et les conditions de travail, le SEV propose de nombreuses prestations individuelles.

Rejoignez-nous ! Devenez membre du SEV, le syndicat du personnel des transports. Scannez le QR Code ou recopiez le lien internet.



<https://urlz.fr/oTa9>

<https://sev-online.ch/fr/deine-vorteile/se-syndiquen/>

Remerciements

Cette brochure n'aurait pas pu voir le jour sans les milliers de participant-es de la branche bus qui ont pris la peine de remplir le sondage en 2010, 2018 et 2022, sans l'équipe d'Unisanté qui a traité et analysé les données, sans la VPT-SEV qui a impulsé les premières enquêtes, sans la passion de Christian Fankhauser qui a toujours pensé que l'on devait documenter cette question de la santé au travail et sans les trois syndicats SEV, syndicom et ssp. Que vous soyez ici toutes et tous remercié-es pour votre temps et votre énergie mis au service de l'amélioration de la santé de nos collègues !

**Branche Bus
Settore Bus**