

Santé au travail

une enquête de la branche bus du Syndicat du personnel des transports (SEV)

Pourquoi une nouvelle enquête

En 2010, les membres du comité de la branche bus du **syndicat SEV** avait tiré la **sonnette d'alarme** constatant que les questions de santé au travail étaient trop souvent délaissées faute de temps et de moyens.

Ils lancèrent un **ambitieux projet de dresser plus qu'un simple état des lieux de la santé des chauffeurs de bus**. Cette enquête permit de lancer différentes campagnes syndicales telles que « 10 heures ça suffit ! » pour améliorer la durée des journées de travail et « des WC pas des buissons » pour exiger un accès aux WC.

Huit ans plus tard, nous avons l'**impression que les problématiques de santé au travail** avaient évolué et nous voulions le vérifier en interrogeant les conductrices et conducteurs de bus avec le même questionnaire, permettant ainsi une comparaison du ressenti des employé.e.s des transports publics en Suisse.

Méthode d'enquête

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** ; à plusieurs **reprises du temps a été consacré durant l'assemblée pour leur** permettre de remplir le questionnaire.

Ce questionnaire explore 4 domaines principaux :

- a. santé
- b. pénibilité au travail
- c. ergonomie
- d. ambiance au travail

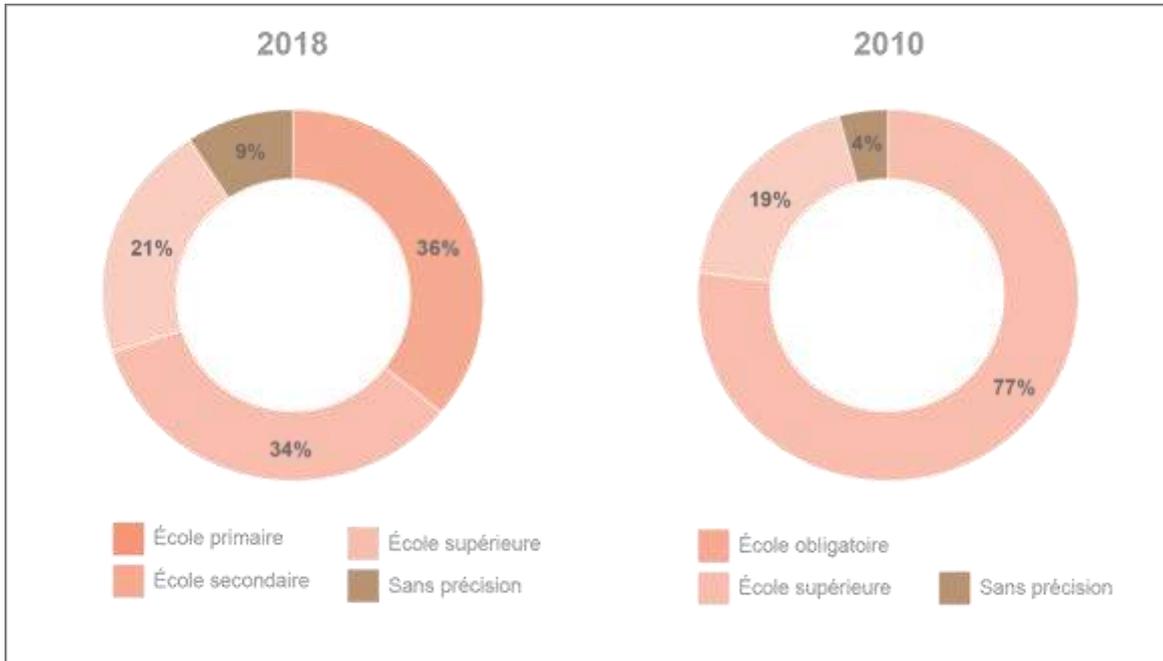
Dans le cadre de ces domaines, des questions ont été formulées. Les réponses sont à considérer **d'une manière essentiellement subjective** – mais bien réelle – reflétant les sensations et les perceptions des conductrices et conducteurs.

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.

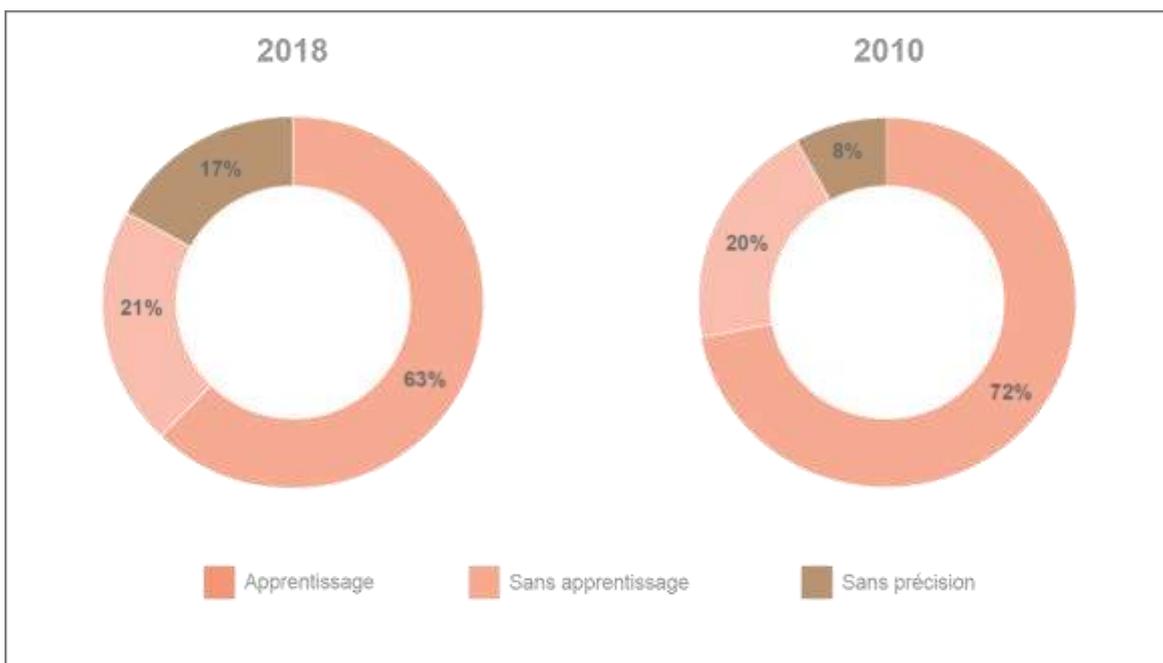
Nous avons exploité la totalité des 497 questionnaires même si quelques sondés ont renoncé à nous transmettre certaines données les concernant particulièrement (âge, scolarité, formation, type de service) et cela malgré notre garantie de traiter les questionnaires de manière confidentielle.

Nous avons décidé d'analyser les résultats en les classant par catégories d'âge soit : 25 – 35 ans / 36 – 45 ans / 46 – 55 ans / 56 – 65 ans. Il nous paraissait en effet intéressant de voir les différences de ressenti avec l'âge, en particulier sur les questions de santé et pénibilité au travail.

Scolarité

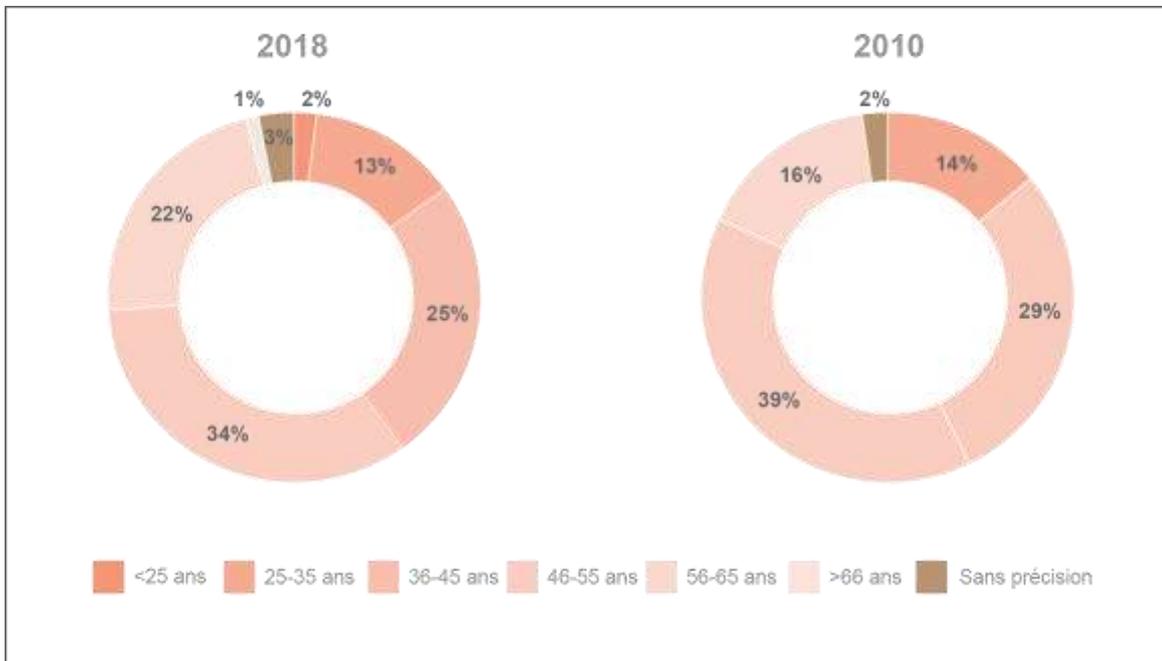


Formation professionnelle



Age des participants

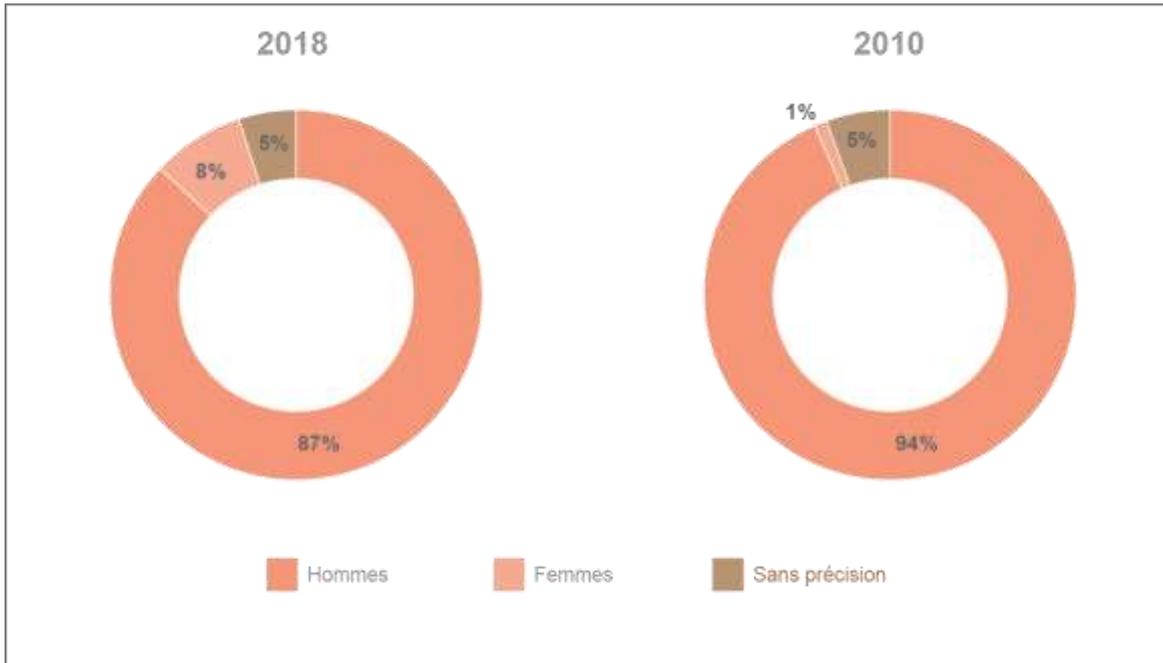
Nous constatons une augmentation du nombre de personnes âgées de plus 56-65. En 2010, elles représentaient 16 % et en 2018 22 %. Cela sans avoir une augmentation du nombre des plus jeunes. Si la tendance ne s'inverse pas les entreprises se retrouveront avec de graves problèmes d'effectifs.



Conducteur de bus – un métier d'homme

En dix ans nous découvrons que la part des hommes travaillant dans les transports publics a **légèrement diminué**. Pourtant nous sommes loin d'une **féminisation**. A un moment où les entreprises recrutent, il est intéressant de se demander pourquoi cela reste encore très peu **féminisé** alors que l'on pourrait imaginer que l'organisation du travail et les horaires atypiques permettent une intégration du travail à temps partiel ou en lien avec les besoins de conciliation travail/famille.

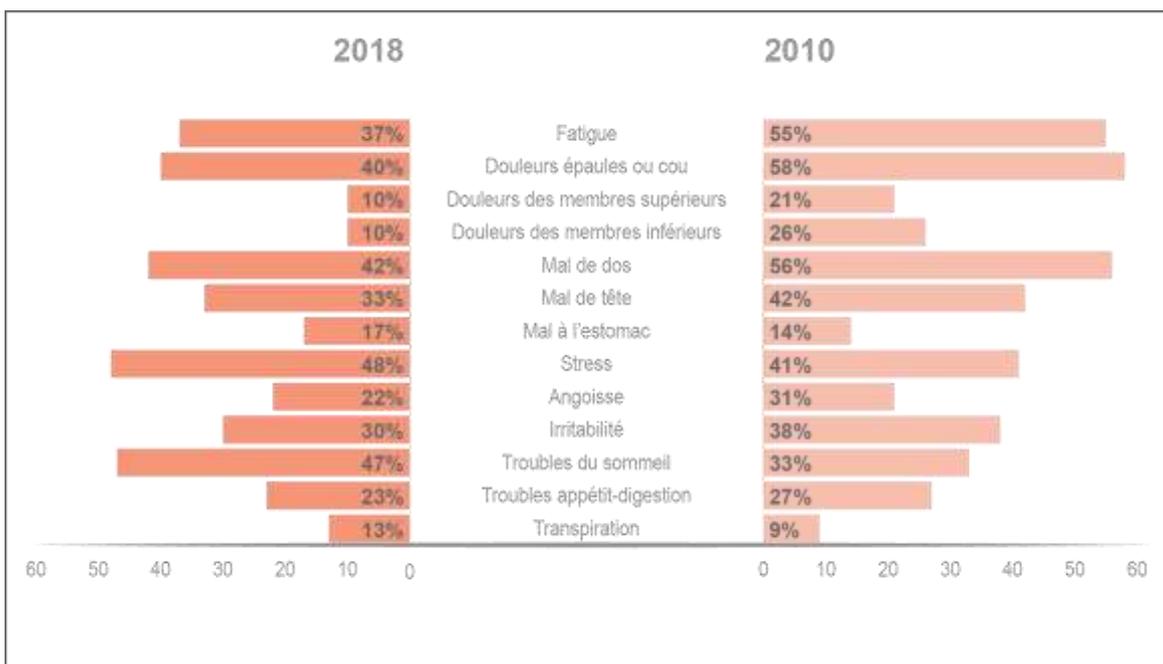
Nous identifions des éléments explicatifs de la non attractivité de ce travail : en premier lieu les horaires atypiques qui ne permettent pas dans un emploi à plein temps, notamment du fait de la prévisibilité à court terme des horaires, de concilier travail et famille. Le temps partiel est encore pensé dans les entreprises comme un **pis-aller que l'on accorde aux travailleurs trop fatigués** ou **que l'on utilise pour pallier aux problèmes de planification**. La mise à disposition d'infrastructures sanitaires (WC, Vestiaires) est également un frein à l'embauche des femmes du fait de l'obligation d'installer des vestiaires séparés et de WC. Finalement le travail de nuit avec des terminus dans des zones relativement solitaires pose parfois une question de sécurité des employées.



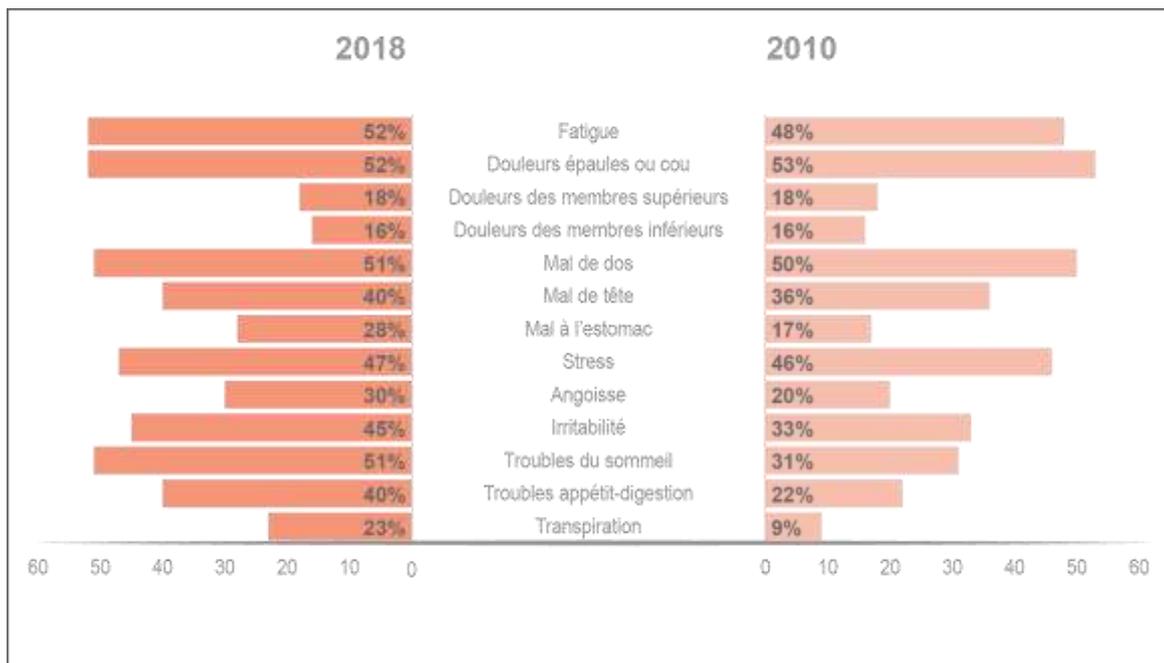
Troubles de la santé Selon les catégories d'âge

Santé 25-35 ans

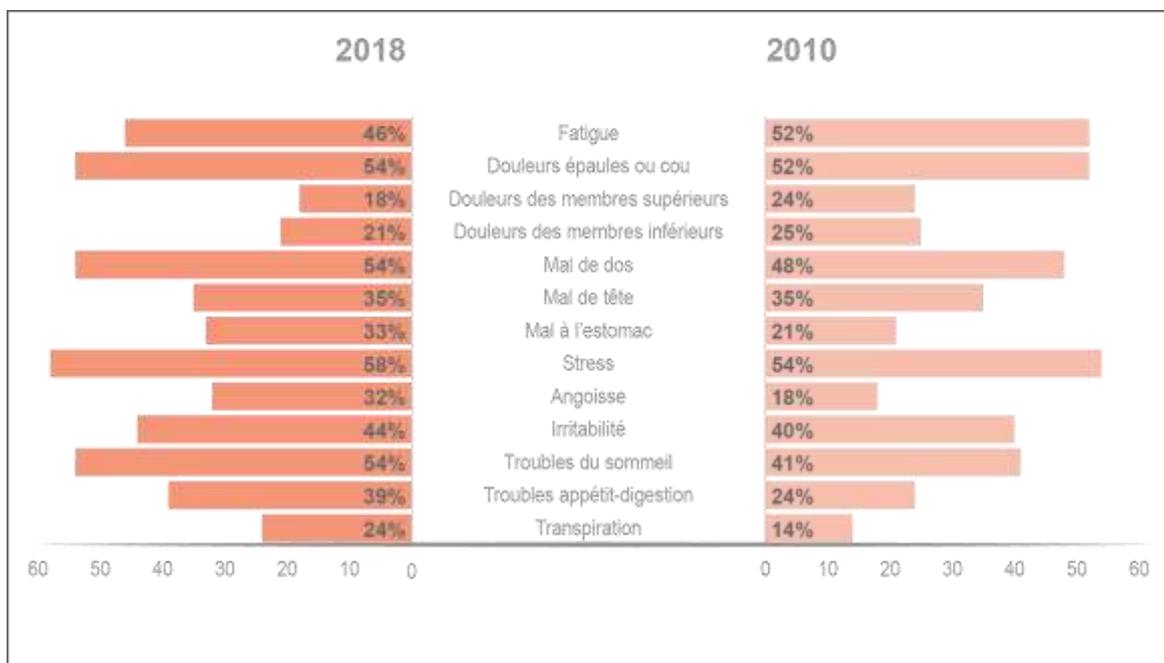
Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS) « la santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ».

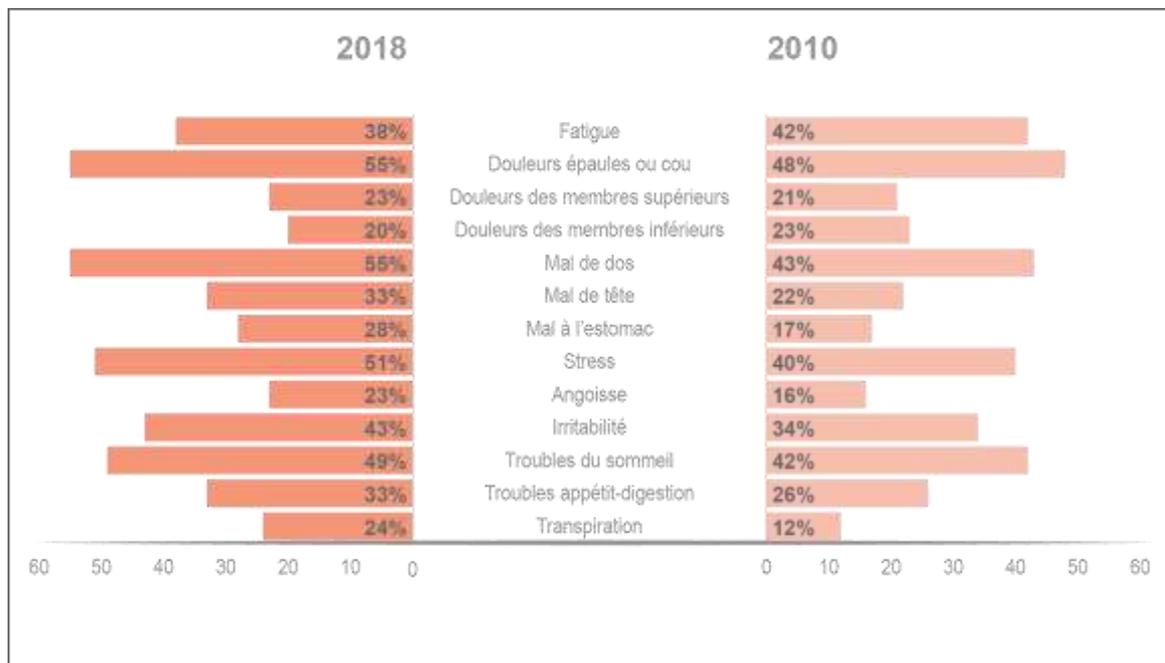


Santé 36-45 ans



Santé 46-55 ans





Dans un intervalle de 8 ans nous constatons une augmentation des troubles du sommeil et de l'appétit-digestion. Cela semble l'un des éléments prépondérants dans les affections dont souffrent les conducteurs et conductrices des transports. Le questionnaire demandait aux conducteurs de décrire les atteintes à la santé que les obligeaient à consulter.

Nous avons également demandé aux conducteurs de se prononcer sur les conditions subjectives de la santé, c'est-à-dire le stress ressenti.

2. Stress et pénibilité du travail

De manière globale on constate que les dimanches, considérés en 2010 comme plutôt peu pénibles, ont changé de statut et sont devenus plus pénibles à vivre. Il en va de même pour les heures de pointe qui sont ressenties comme très stressantes pour les conducteurs. La pénibilité du travail de la nuit a par contre reflué de 10 à 20 % selon les catégories d'âge.

Le travail de conduite avec des conditions de trafic dense est un facteur de stress inhérent au travail de conducteur, l'agressivité des autres usagers, la multiplication des deux roues conduit à ce que les conducteurs disent souffrir de stress au travail. Un employé sur deux dit souffrir de stress alors que selon Job Stress Index 2018 un salarié sur quatre dit en souffrir en Suisse.

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. Ce qui incite une personne à s'investir dans son travail et à montrer à quel point elle est importante et indispensable, n'est pas considéré comme du stress. Par stress, les auteurs entendent ainsi quelque chose de négatif.

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 dysfonctionnement
- un climat de travail souvent emprunt d'une certaine impatience et irritation

Cette connaissance du lien entre stress et affection durable de la santé doit nous rendre attentif à la continuité causale du processus : **en effet le stress est un phénomène d'adaptation du corps qui nous permet de réagir à notre environnement. Et l'organisme répond à un contexte stressant par une réaction en 3 phases (alarme, résistance, épuisement). C'est le syndrome général d'adaptation découvert en 1935, par Hans Selye. Lorsque le stress s'installe dans la durée, dans tous les cas notre capacité à réagir s'altère, notre organisme s'épuise et apparaissent diverses conséquences pathologiques.**

Ce processus peut amener à ne pas attribuer la disparition d'un symptôme à l'augmentation du stress, mais à le croire réglé. Les conducteurs se plaignaient du travail de nuit en 2010, ils semblent s'y être plutôt bien adaptés, alors que le travail du dimanche et des heures de pointes est perçu comme plus pénible.

Les facteurs stressants (agressivité des autres usagers de la route, des clients, les retards sur l'horaires, les perturbations du trafic) ont reflué. **Lorsque l'on met en lien ce reflux de la qualité de l'environnement de travail et les atteintes à la santé, il faut l'envisager sous l'angle d'une intériorisation du stress que l'on perçoit dans les maladies de l'appétit-digestion et les troubles du sommeil, c'est-à-dire la traduction somatique du stress.**

Les souffrances qui demeurent les plus répandues sont TMS (troubles musculo-squelettiques) qui affectent les muscles, les articulations, les tendons, les ligaments, les nerfs et la circulation sanguine locale. La position assise, durant de longs intervalles temporels crée de l'inconfort, une sensation d'engourdissement et de picotements et se manifestent 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.

Travail de nuit et travail en horaires irréguliers

Les effets du travail de nuit et travail en horaires irréguliers sont avérés sur la somnolence, la qualité du sommeil, la durée du temps de sommeil, et sur le syndrome métabolique. Cela influence également la santé psychique, les performances cognitives, **l'obésité et la prise de poids. Les études pointes également une prévalence des diabète de type 2 et les maladies coronariennes, les effets sur la grossesse sont probables**¹.

Il y a une variation individuelle des effets des horaires couplés **avec d'autres** facteurs qui peuvent être individuels, comme le chronotype, ou sociaux. Particulièrement **s'il s'agit d'un choix personnel** ou si cela est **imposé par des contraintes d'ordre économique.**

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.

Env. 8 travailleurs sur 10 considèrent qu'une amplitude de plus de 10 heures par jour comme pénible. Etre à disposition de son employeur plus de 10 heures par jour à 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, souvent ils ont totalement intériorisé cette problématique et organise leur vie sociale durant les longues pauses surtout dans le trafic régional ou il existe de heures creuses.

Ambiance au travail

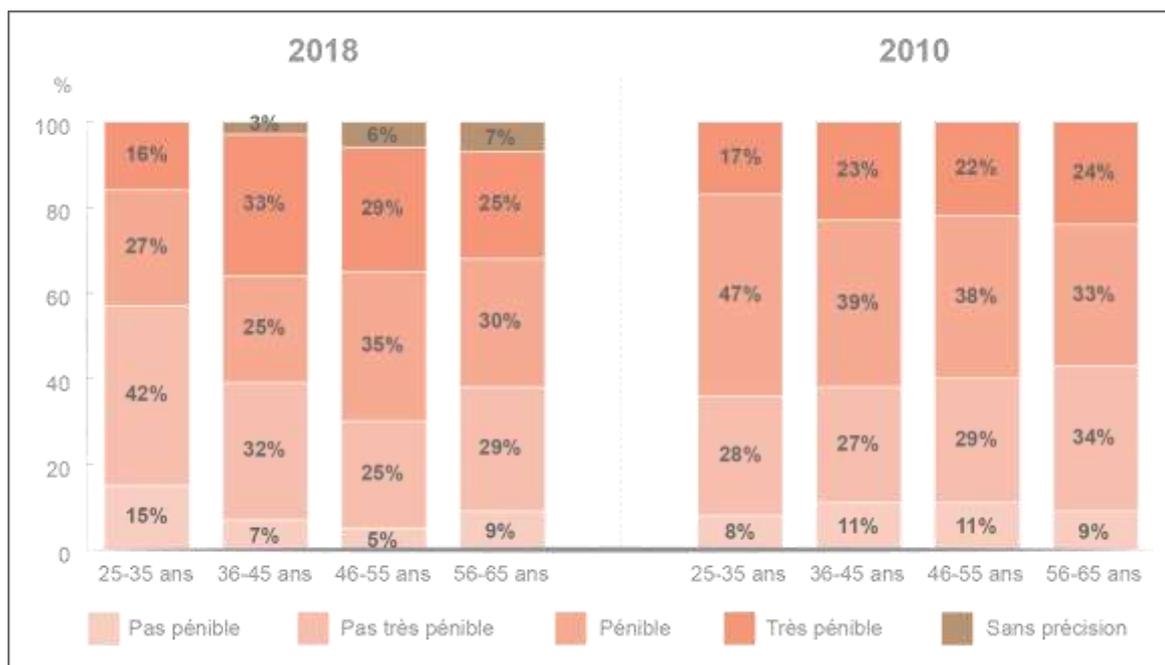
La satisfaction générale au travail est affaire de contexte. En effet dans un contexte de tension

¹ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2011SA0088Ra.pdf>

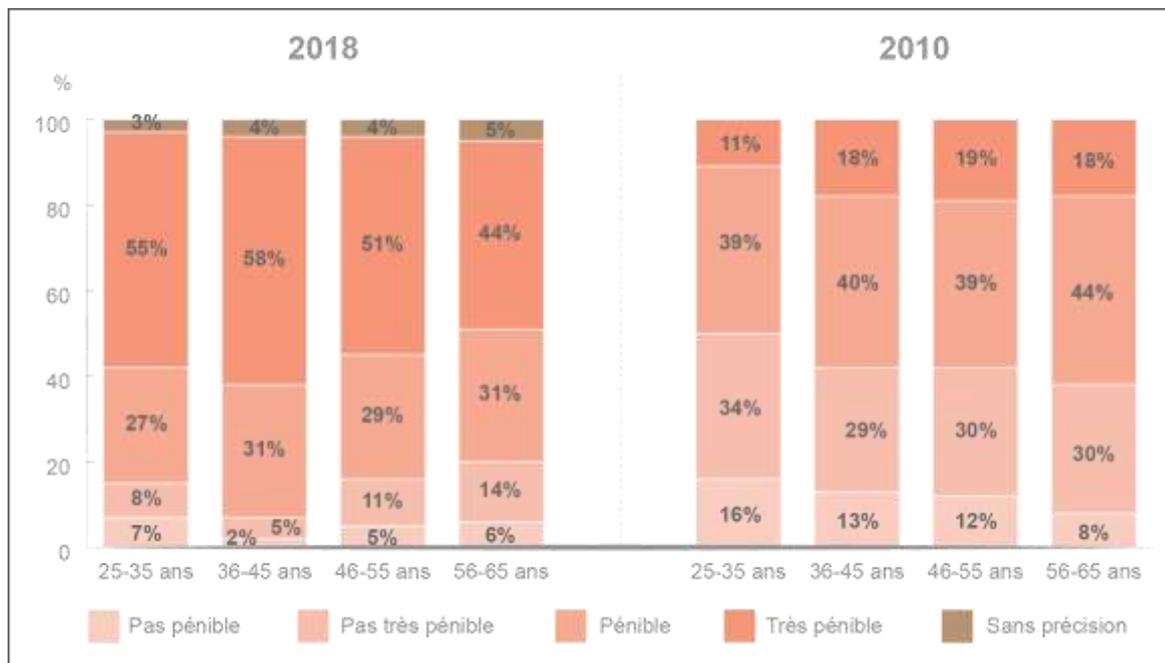
du marché du travail, de flexibilisation et de salaires peu attractifs en lien notamment avec le niveau de formation, les salariés évaluent leur emploi dans des entreprises de transport subventionnée de bonne qualité quant à la **sécurité de l'emploi**. La **liberté et l'indépendance** sont très souvent évoquées bien que le travail est de plus en plus « normé » les horaires de plus en plus **tendus**, l'**intervention et contrôle du service de gestion du trafic dans les grandes villes**, mais **demeure le sentiment d'être maître à bord**. 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.

Nous constatons qu'environ un tiers des conducteurs estime avoir travaillé sans être en pleine possession de ces moyens. Doit-on en conclure que la **politique de gestion de l'absentéisme** mis en place par les entreprises est très souvent ressentie par le personnel comme une mise sous pression et plusieurs préfèrent se rendre au travail en étant malade que de devoir justifier leurs absences. Cela devrait nous obliger à une réflexion concernant la sécurité des usagers et en cas d'**accident impliquant un collaborateur** jugé « inapte à la conduite » quant à sa responsabilité et celle de son employeur.

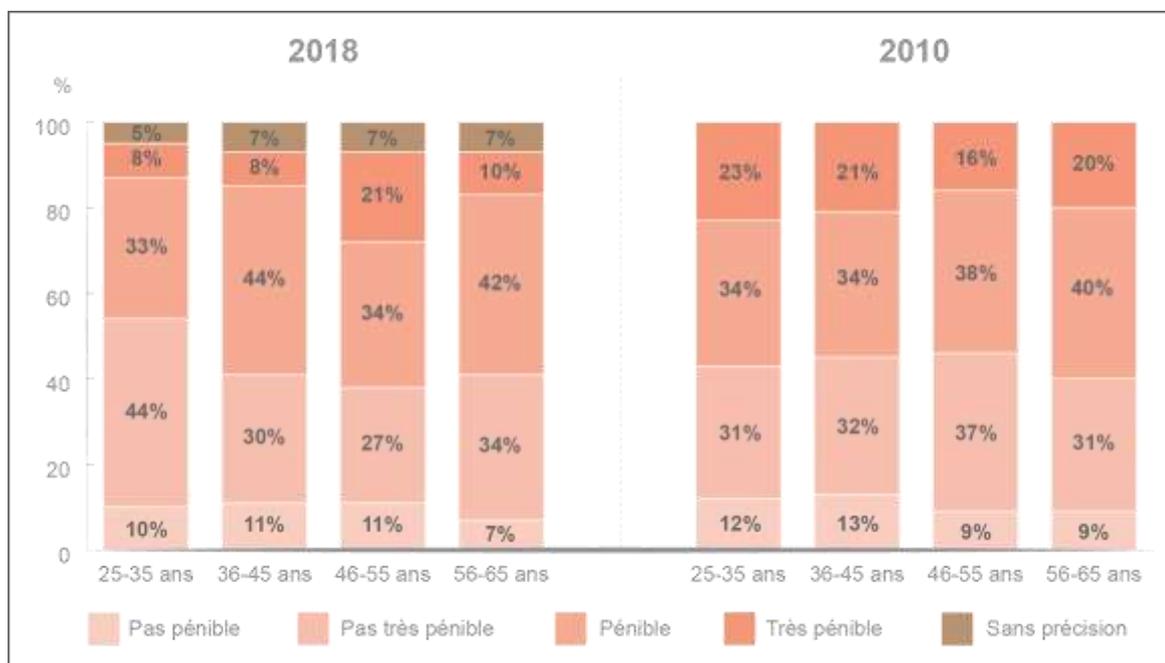
Agressivité des usagers-clients



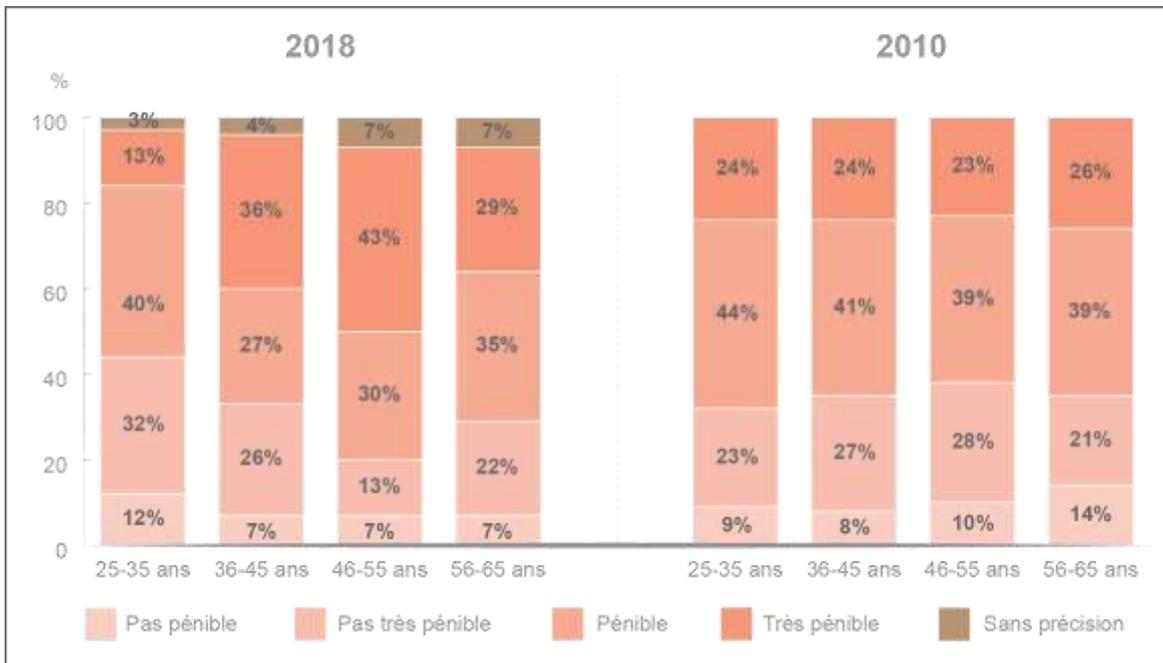
Retard sur l'horaire



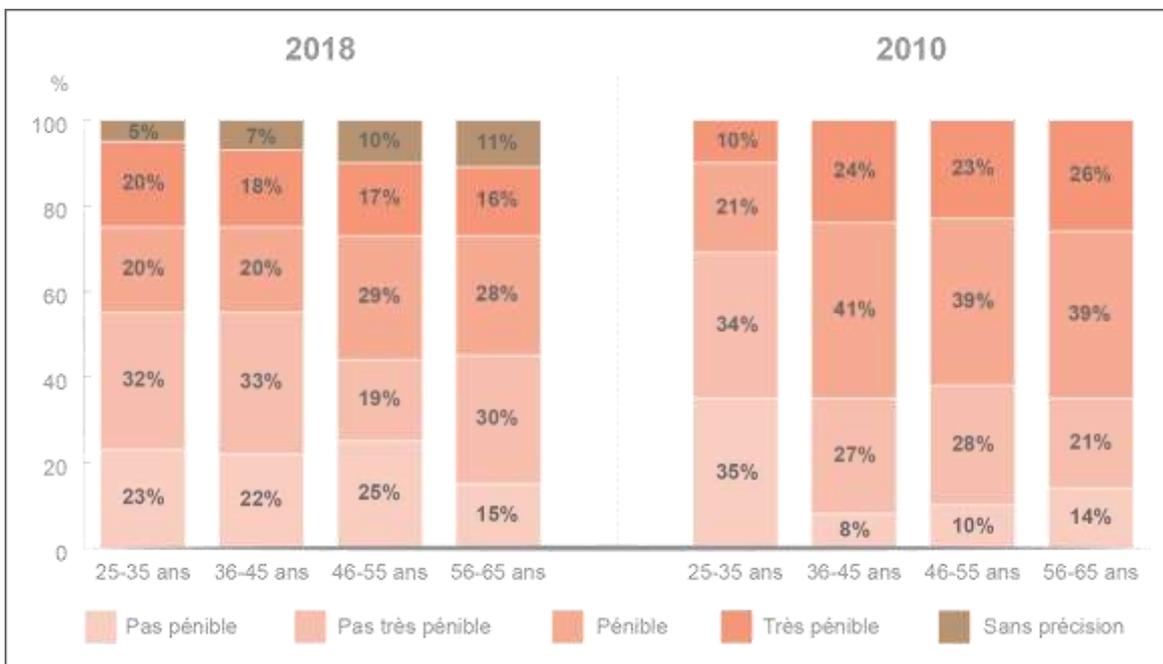
Perturbation du trafic



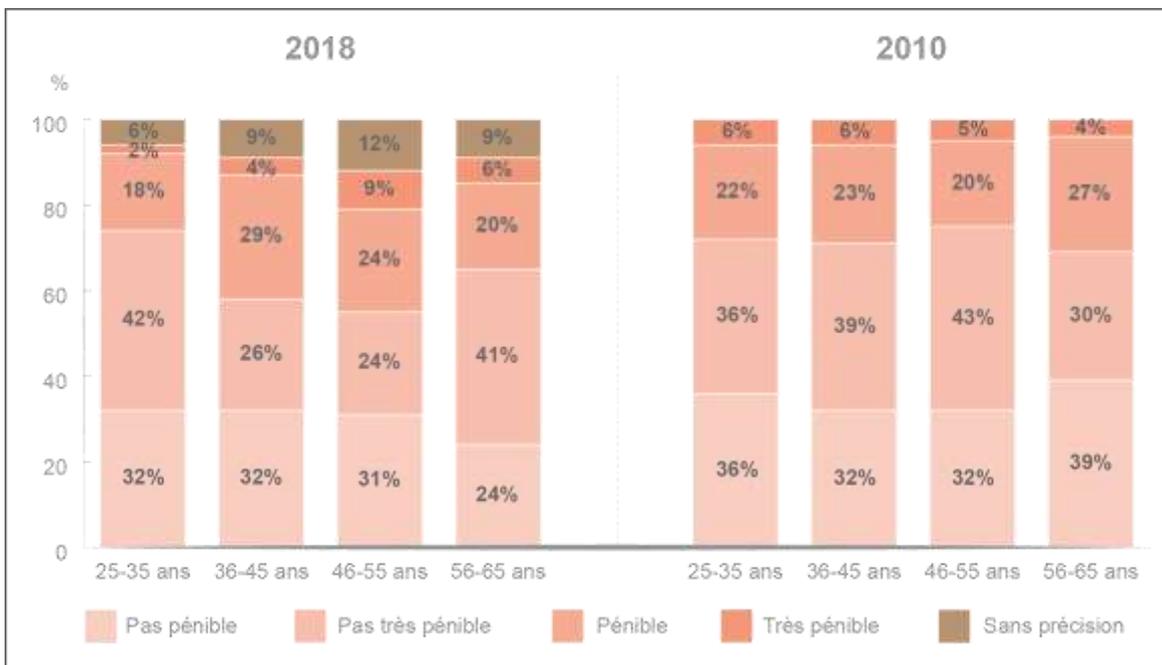
Agressivité des autres usagers de la route



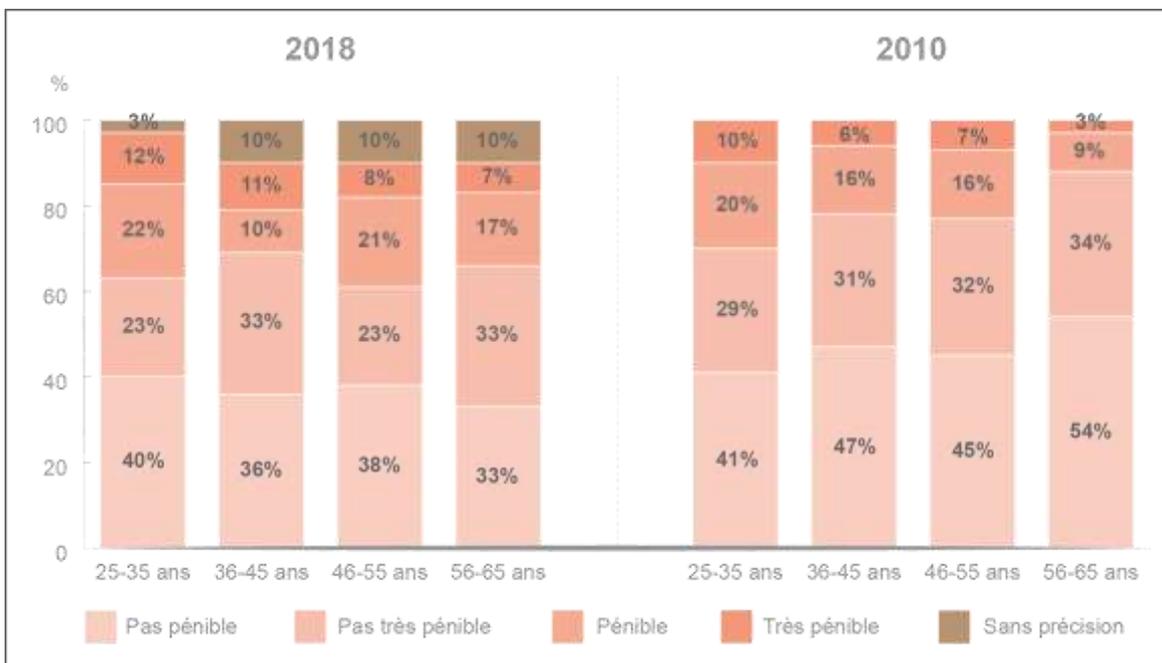
Travail de nuit (dès 22 heures)



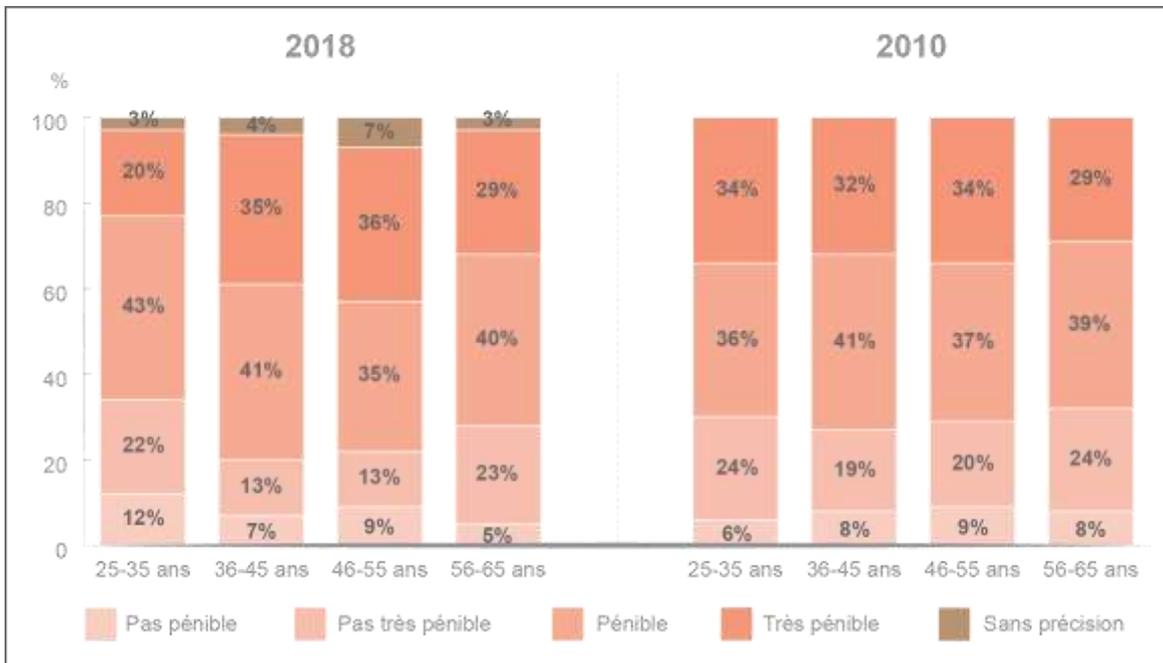
Travail du soir (dès 18 heures)



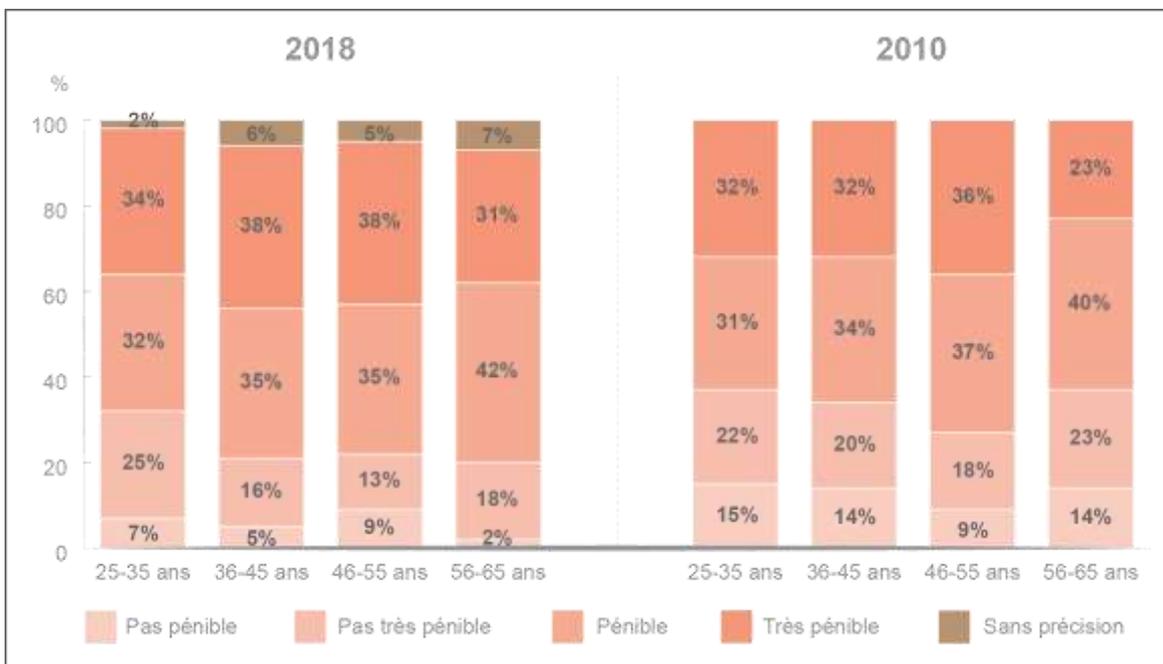
Travail du dimanche



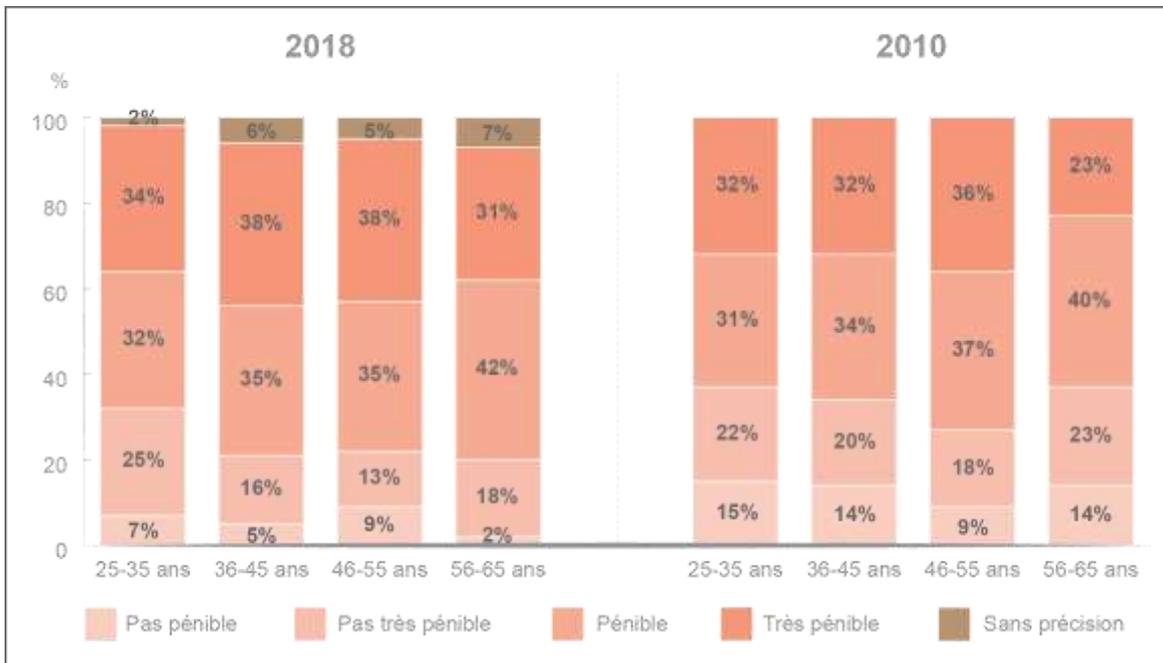
Conditions de circulation



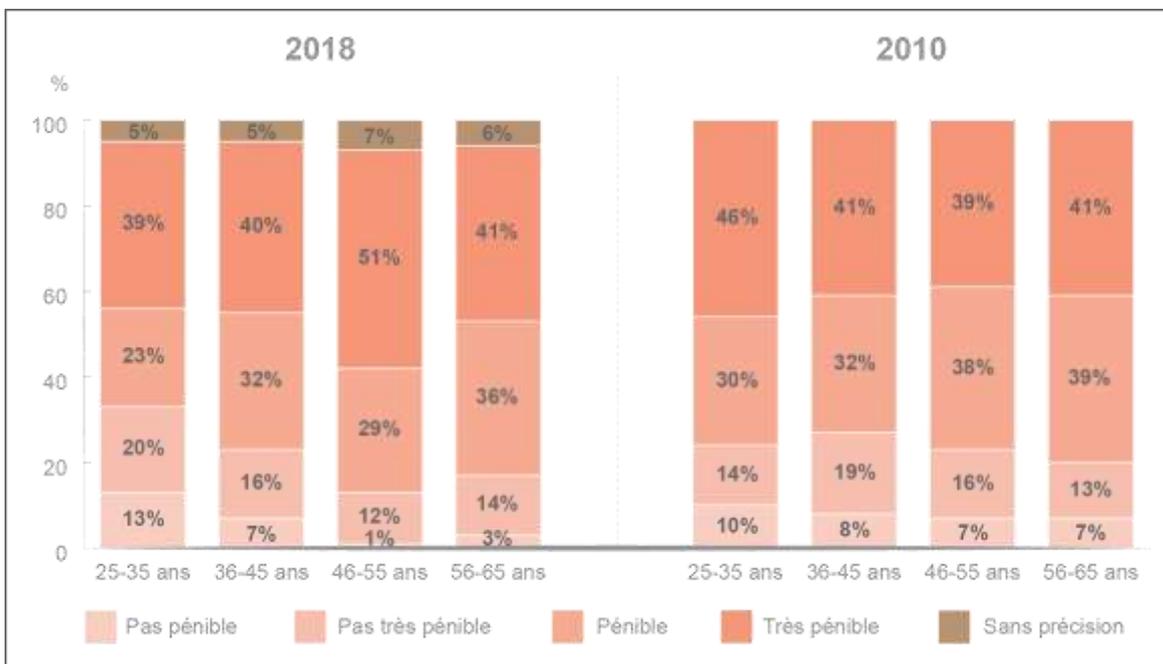
Comportement des cyclistes



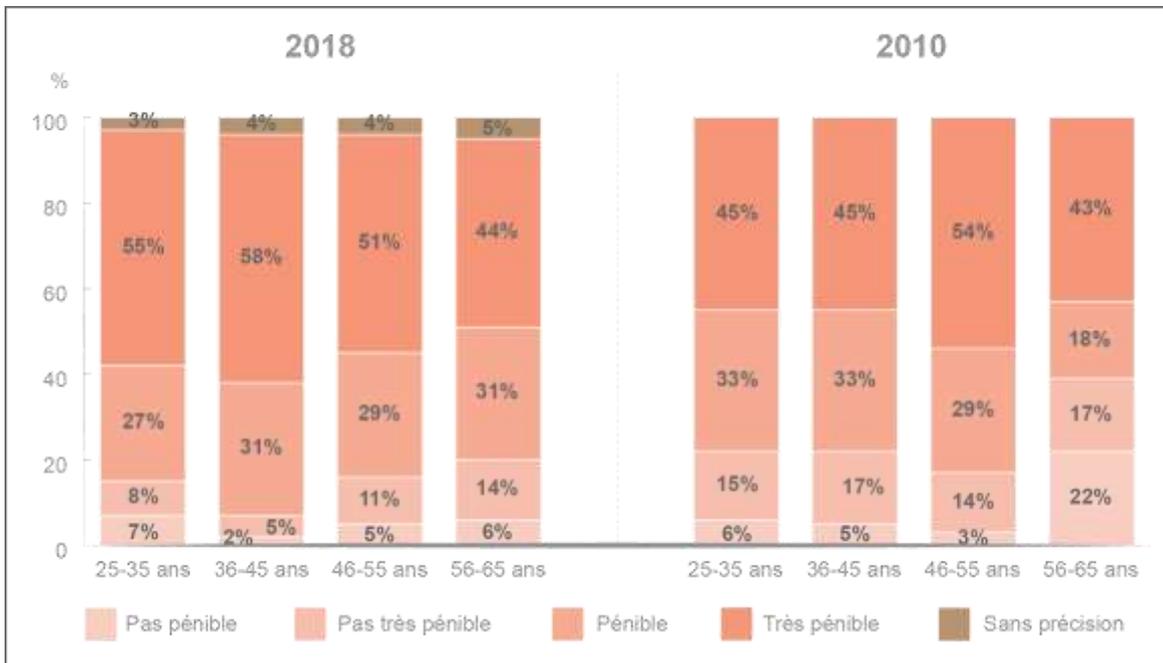
Temps au volant de plus de 4 heures



Longues périodes sans accès aux toilettes

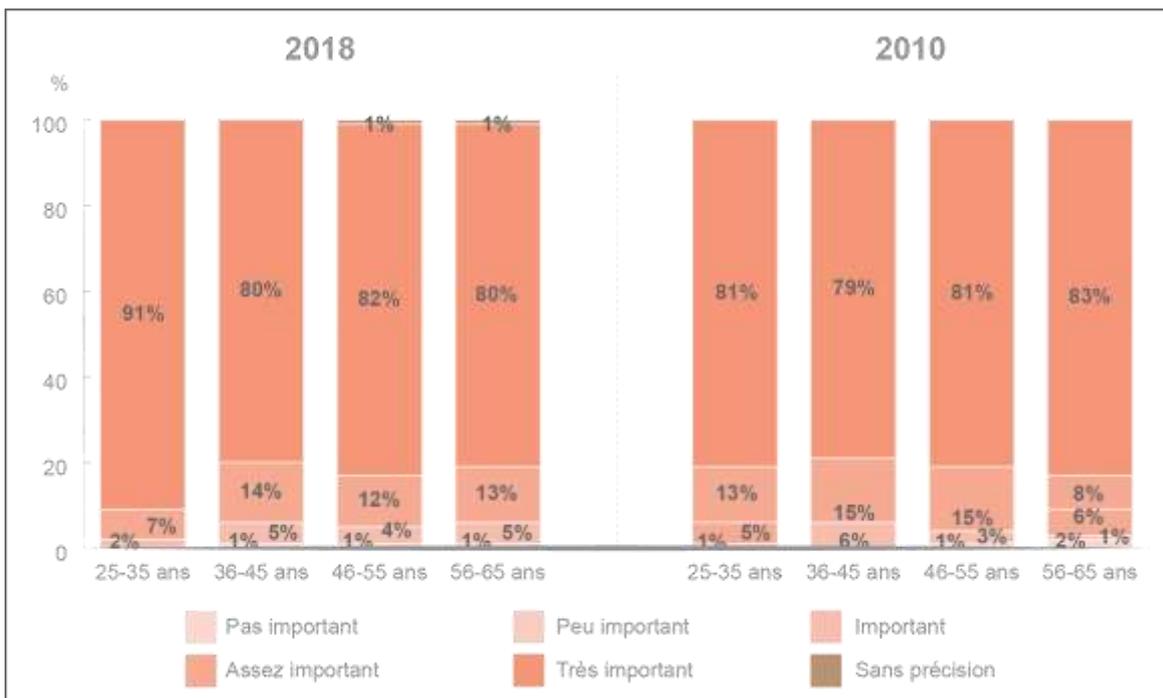


Amplitudes des journées de plus de 10 heures

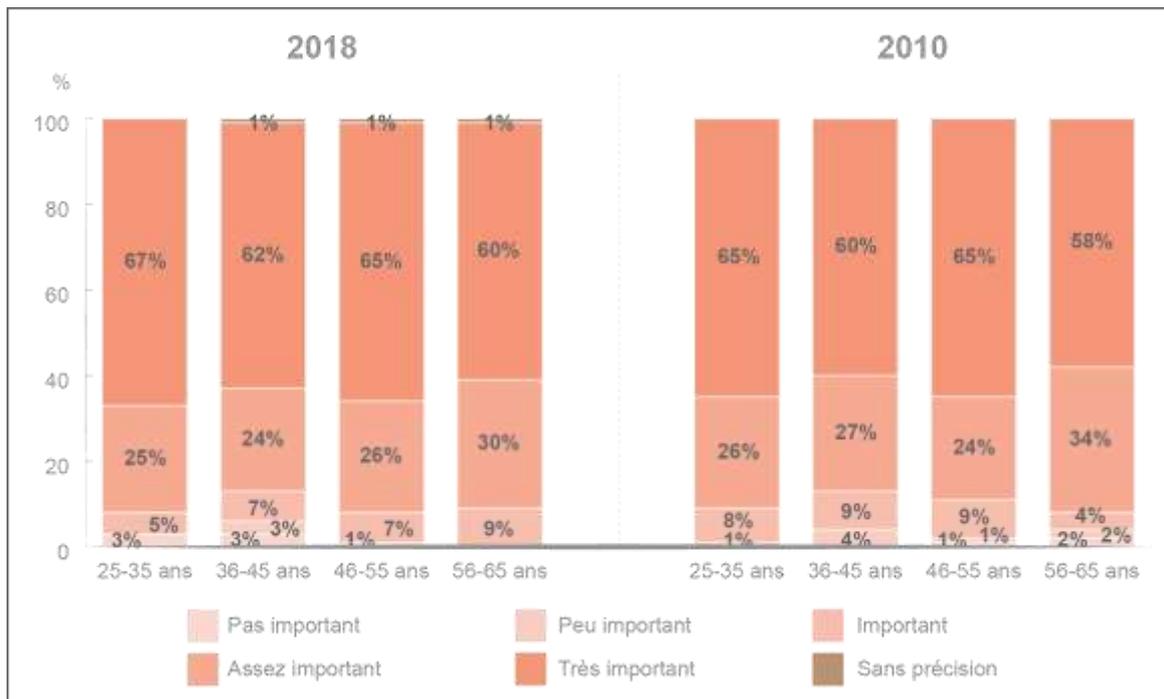


Ergonomie

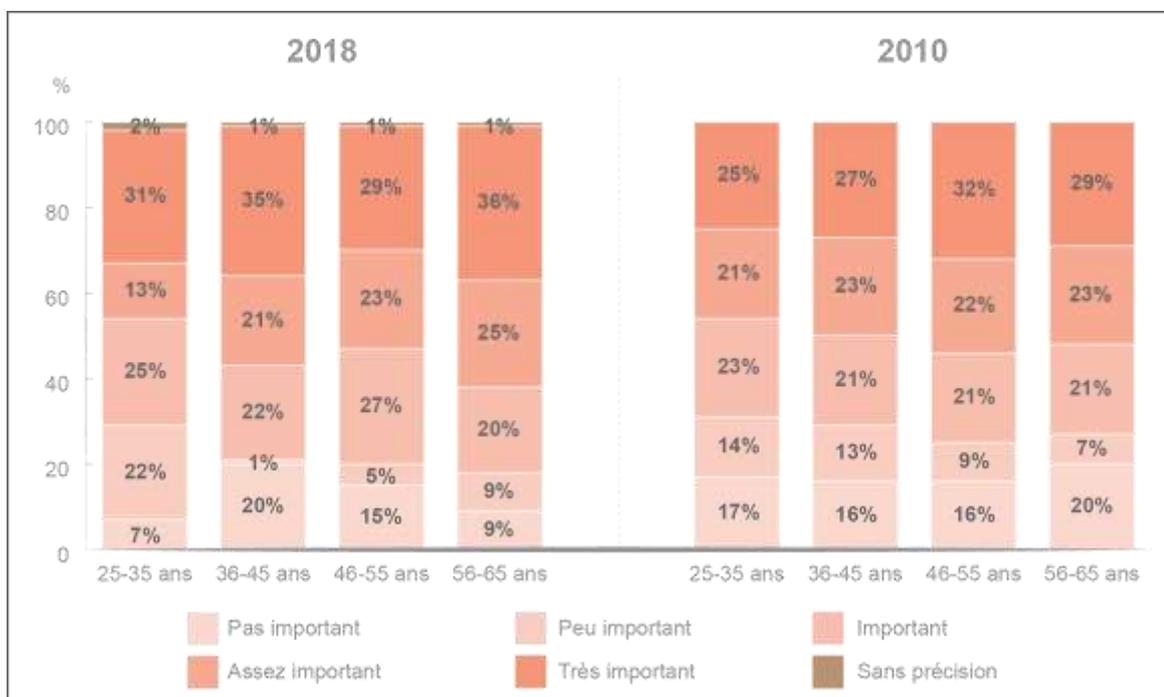
Qualité du siège



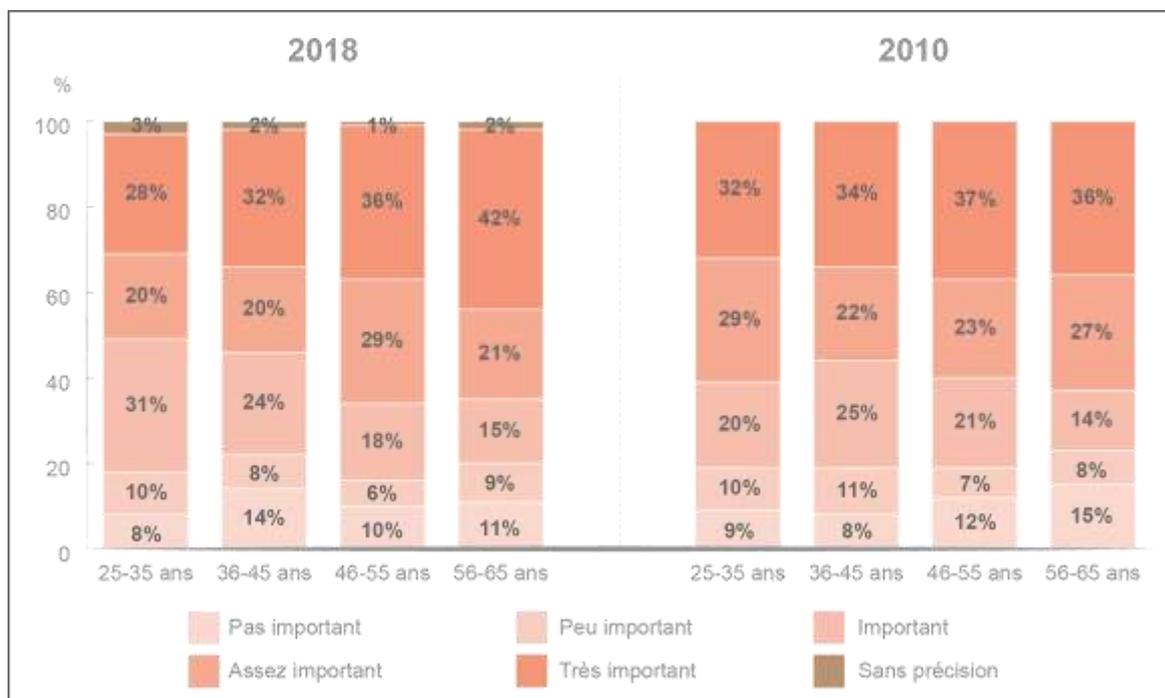
Dispositions et réglages des instruments de conduite



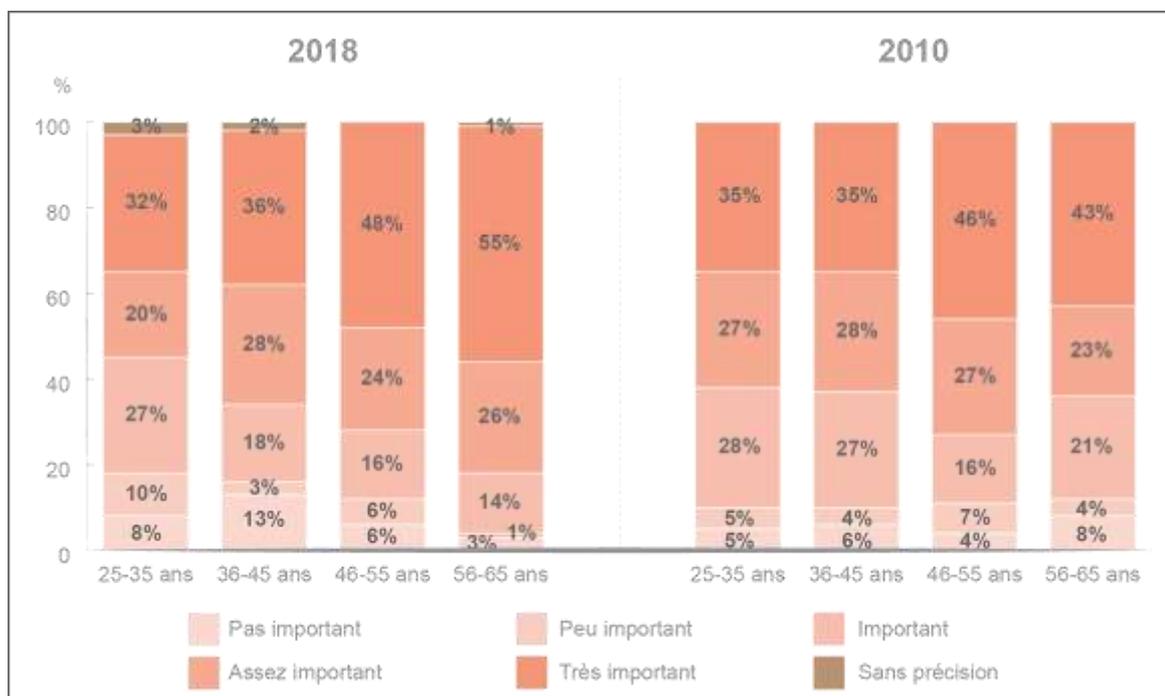
Fermeture du poste de conduite



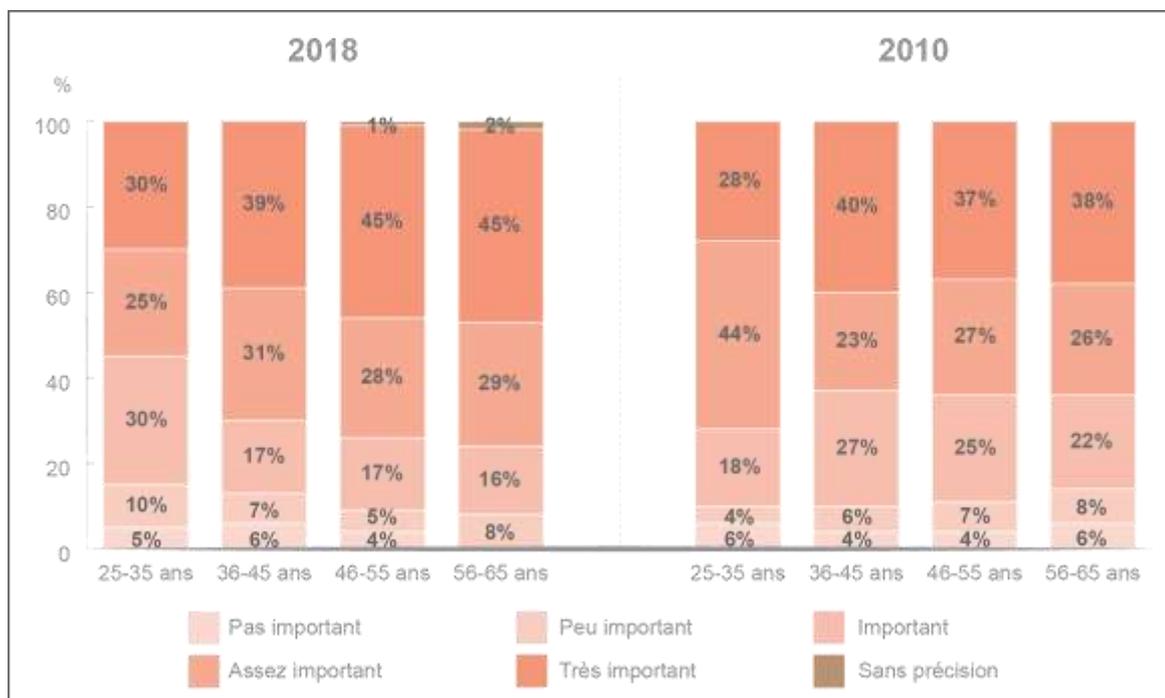
Fermeture de la porte avant



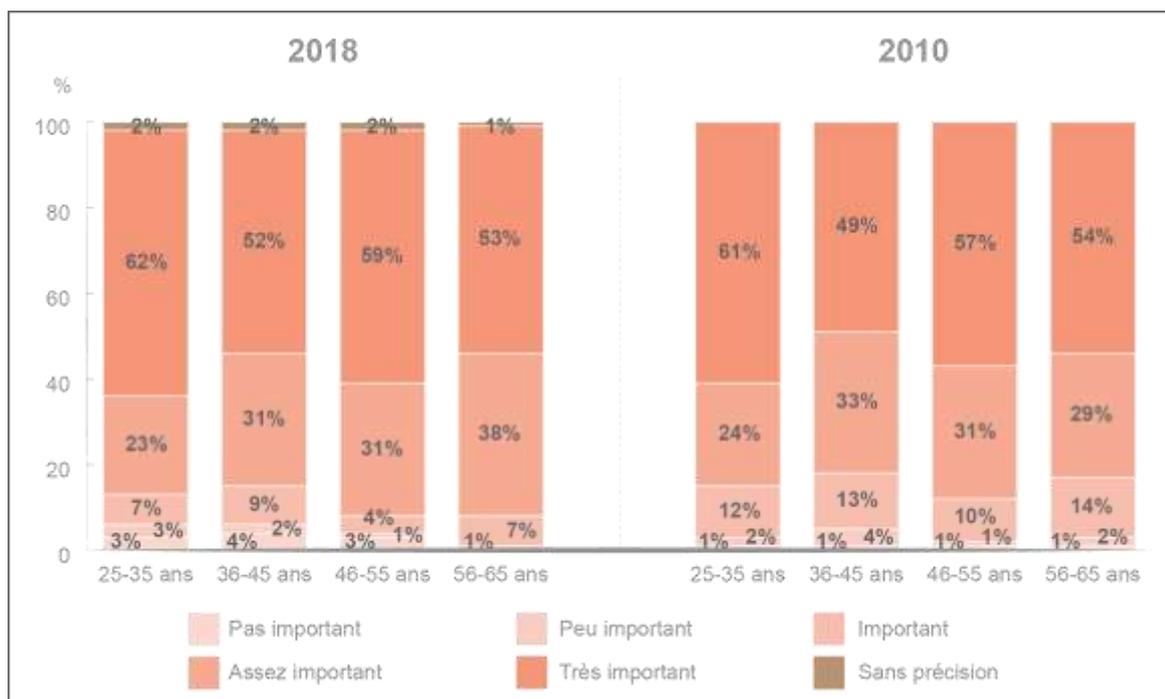
Courants d'air



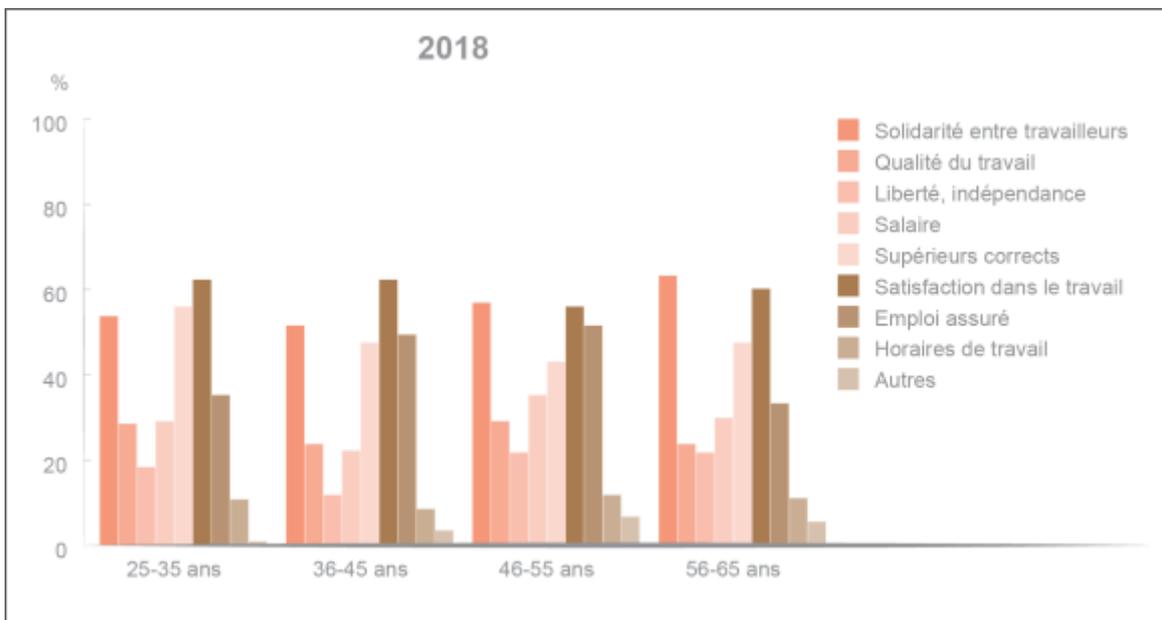
Bruit dans le véhicule



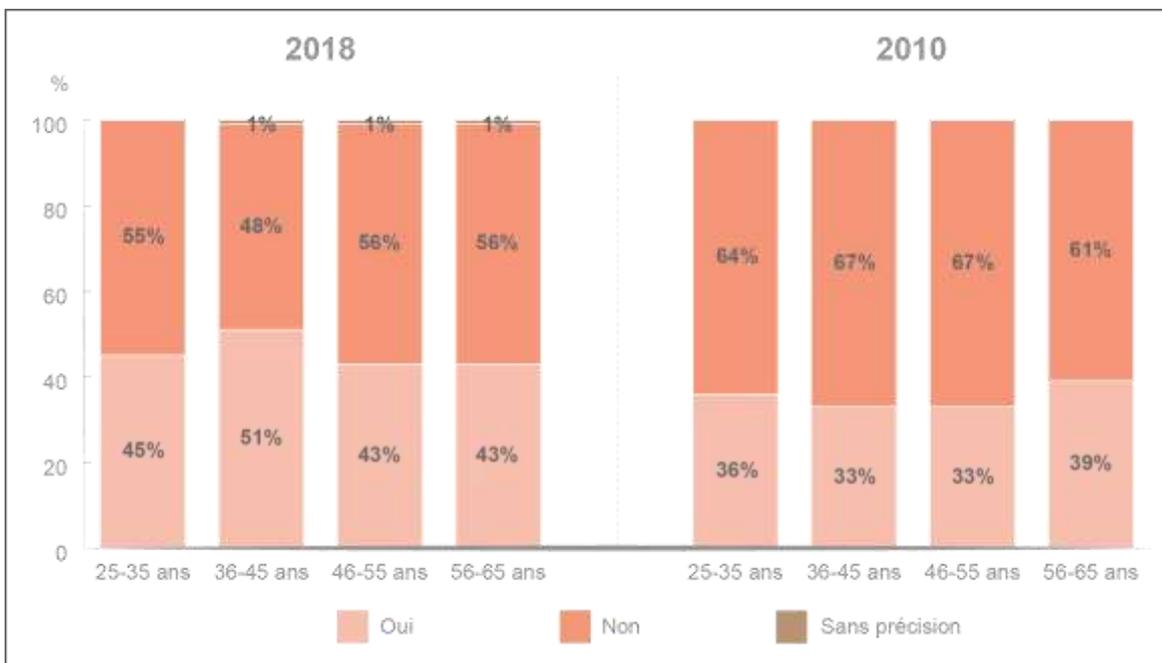
Ventilation – Climatisation



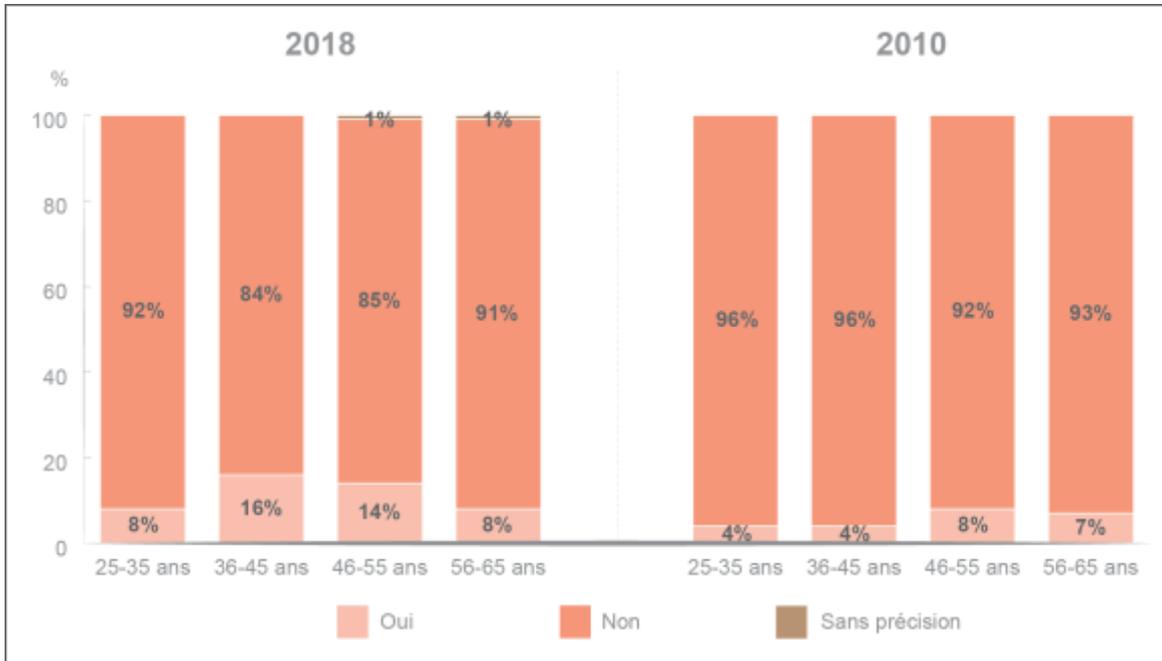
Qu'est-ce qui va bien



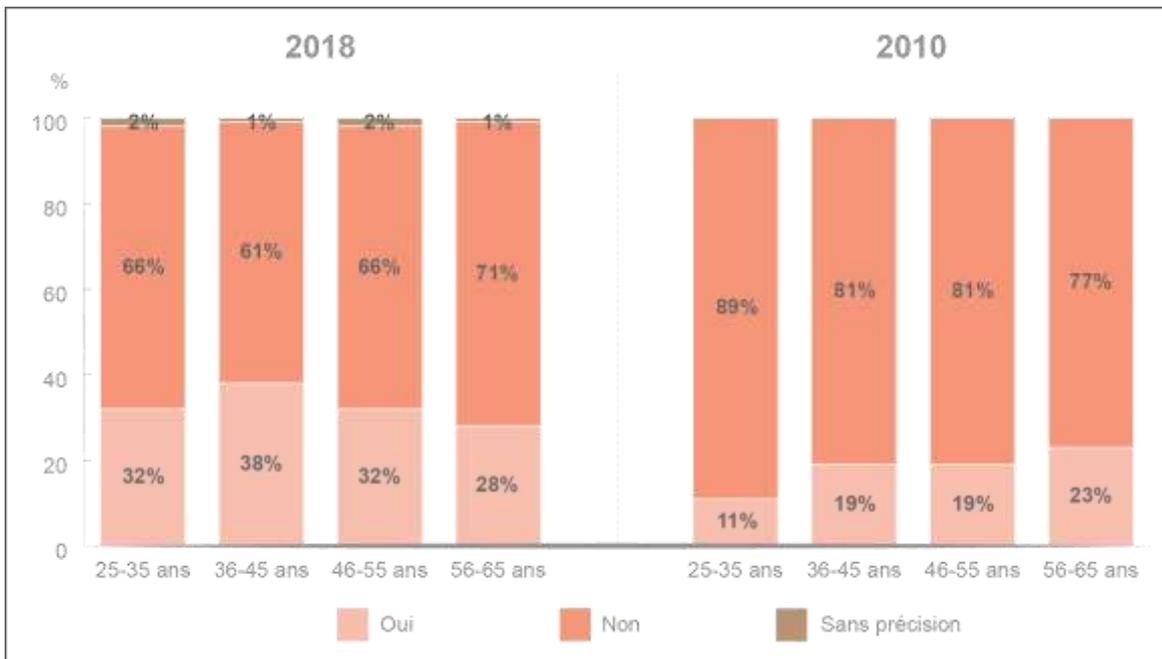
Avez-vous dû manquer le travail pour des raisons de santé durant **l'année**



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



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



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

