

SIMON, par exemple, commence son travail à 5h40, il a une pause de 8h à 11h30, il reprend son travail à 11h30 et le terminera à 19h avec encore une pause entre 14h et 16h30. Sa journée de travail est interminable et pénible: 13 heures, avec deux très longues pauses dont il ne peut pas vraiment profiter; puisqu'il est loin de chez lui, au bout du compte il est absent de chez lui durant 14 heures.

ERNST, lui débute sa journée à 5h45, fait une «petite» pause de 9h à 17h; il reprend son travail à 17h jusqu'à 20h30. Ainsi, il a largement le temps de rentrer chez lui, de s'occuper du ménage et des enfants et repartir travailler en fin de journée. En fait, il subit une journée très longue (de 5h45 à 20h30 pratiquement 15 heures!), pour être payé pour seulement 6h45 de service soit moins qu'une journée normale. La loi sur la durée du travail (LDT) permet à l'employeur de Simon et Ernst de les faire travailler 6 jours par semaine de travail de 42 heures; ils doivent également travailler le dimanche, à Noël, à Pâques et jusqu'à tard dans la nuit.

Cette même loi permet une très grande flexibilité dans la structure de la journée de travail, en organisant les temps de travail et les pauses (amplitude² de la journée). Ainsi, il est tout à fait légal d'avoir une amplitude de 13 voire 14 heures par journée de travail pour assurer avec le même tour de service les horaires de pointe du matin, midi et soir. Pour un temps de travail payé de 7 heures!

SIMON, ERNST, VINCENZO et les autres subissent durant l'exercice de leur métier de fortes contraintes que notre enquête a soulignées. Les conducteurs de bus sont particulièrement exposés aux situations stressantes comme l'agressivité des clients et des autres usagers de la route. Les retards et les pressions sur l'horaire dus à des perturbations du trafic sont très mal vécus.

Cela a des conséquences sur leur santé (repos et repas très souvent décalés), leur vie familiale et sociale se trouve bouleversée. C'est pourquoi, notre syndicat a décidé de mener une campagne afin de diminuer l'amplitude des journées de travail à 10 heures maximum par jour.

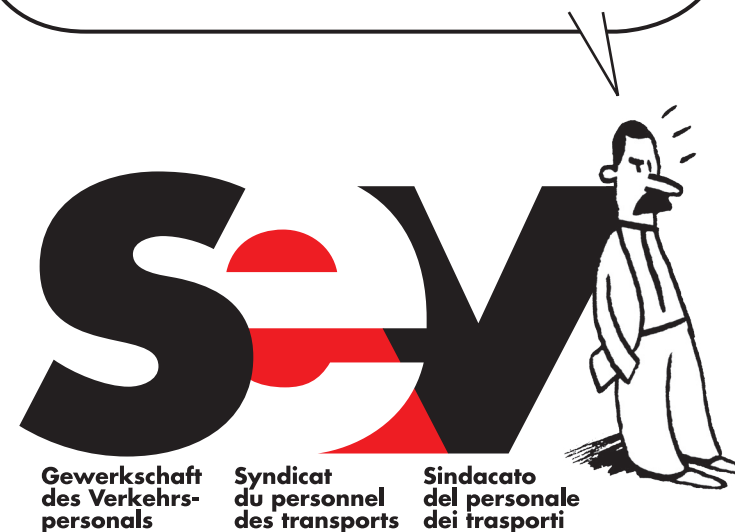
Cela améliorera non seulement la qualité de vie des conducteurs de bus mais aussi la sécurité des usagers. En outre une des conséquences indirectes devrait être l'augmentation du nombre de courses de bus durant les heures creuses et ainsi améliorer l'offre de transports publics.



1 LA SANTÉ AU TRAVAIL DES CONDUCTEURS DE BUS — UNE ENQUÊTE DE LA BRANCHE VPT BUS-GATU DU SYNDICAT DU PERSONNEL DES TRANSPORTS (SEV) MAI 2011 2 L'AMPLITUDE EST LE TEMPS QUI S'ÉCOULE ENTRE LE DÉBUT ET LA FIN D'UNE JOURNÉE DE TRAVAIL. ELLE COMPREND LE TEMPS DE TRAVAIL EFFECTIF, AINSI QUE LES PAUSES.



Le syndicat du personnel des transports (SEV) a mené une enquête¹ sur la santé des conducteurs de bus. Plus de 80% des conducteurs professionnels consultés lors de cette enquête considèrent qu'**une journée de travail de plus de 10 heures est pénible voire très pénible**. Une grande moitié des sondés souffrent de problèmes de dos, d'appétit et du sommeil. Le SEV a décidé de lancer une campagne afin de diminuer l'amplitude de la journée de travail qui peut être de 13 voire 14 heures par jour pour les conducteurs.



PRÉSENT 13 HEURES

PAYÉ 7 HEURES

