

EMPLOI • QUE SAIT-ON DU TRAVAIL ?

# L'absentéisme des conducteurs de bus, conséquence d'un « travail maltraité »

Par Jules Thomas

Publié hier à 08h00, modifié hier à 12h34

Lecture 2 min.

Article réservé aux abonnés

Ajouter à vos sélections

SYNTHÈSE | Pourquoi les chauffeurs de transport

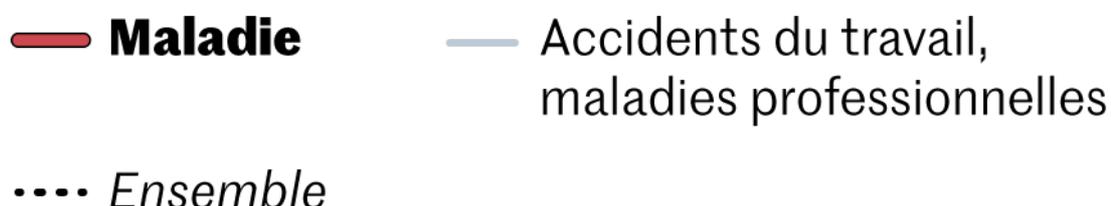
urbains sont-ils régulièrement pointés du doigt pour leurs absences ? Dans le cadre du projet de médiation scientifique « Que sait-on du travail ? », lancé en mai par le Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques de Sciences Po et diffusé en collaboration avec « Le Monde », le sociologue Damien Cartron et l'économiste Philippe Askenazy explorent la réalité de leurs conditions de travail et les « dérives d'un management dans le déni ».

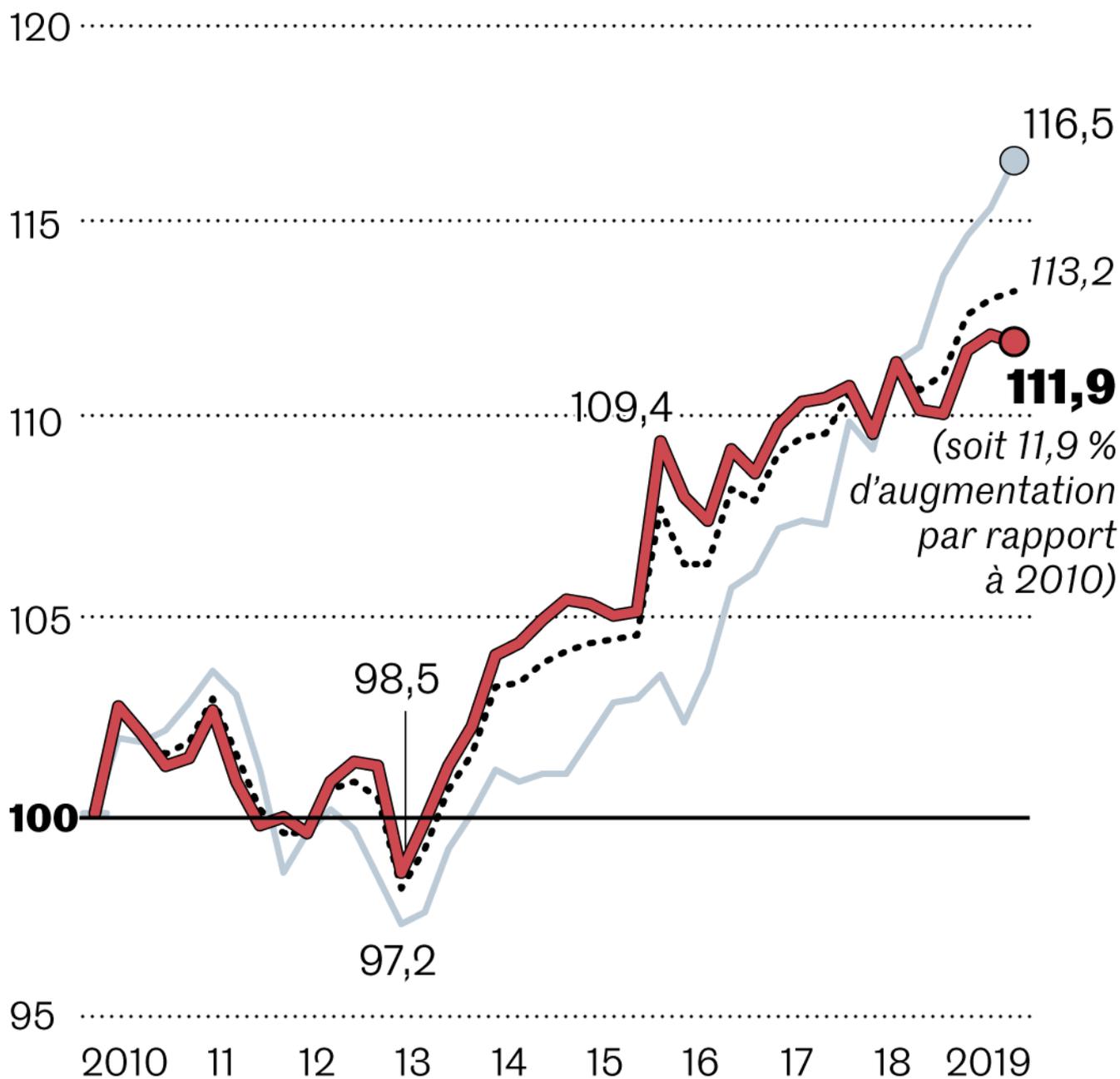
11,9 % : c'est l'augmentation du volume d'indemnités journalières maladie par salarié (du régime général, hors maternité), entre le premier trimestre 2010 et le quatrième trimestre 2019. Les indemnités versées au titre des accidents du travail et des maladies professionnelles (ATMP) ont de leur côté grimpé de 16,5 % sur la même période.

Sujet de crispation au niveau politique comme dans le dialogue social au sein des entreprises, l'absentéisme fait débat quant à ses causes profondes.

## **Entre 2010 et 2019, le volume d'indemnités journalières maladie par salarié a augmenté d'environ 12 %**

Evolution du volume d'indemnités journalières du régime général par salarié avant la pandémie (base 100 en 2010)





Champ : volume d'indemnités journalières maladie et accidents du travail et maladies professionnelles par salarié assuré du régime général (hors maternités), tous secteurs confondus, en France métropolitaine

Sources : CNAM (pour les indemnités journalières) ; Insee (pour l'emploi salarié) ; calculs Drees

Infographie *Le Monde*

Le métier de conducteur de bus fait partie de ceux qui souffrent le plus

duement de cette hausse des absences, et des stéréotypes sur leurs raisons. C'est ce que souligne la contribution de Damien Cartron et de Philippe Askenazy pour le projet de médiation scientifique « Que sait-on du travail ? », du Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques (Liepp), diffusé en collaboration avec le Liepp et les Presses de Sciences Po sur la chaîne Emploi de *Lemonde.fr*.

Pour les chercheurs, l'absentéisme des chauffeurs de transports (urbains en particulier) et la perte d'attractivité du secteur sont avant tout dus à une dégradation continue des conditions de travail : malgré des améliorations du confort, le trafic s'est complexifié (vélos, dos d'âne, véhicules de livraison garés de manière anarchique), et demande des mouvements permanents, qui engendrent des troubles musculosquelettiques. Les risques psychosociaux explosent aussi : devant rendre des comptes à la fois à leur employeur, au donneur d'ordre (souvent une collectivité) et aux clients, ils font face à des prescriptions contradictoires.

A la gestion des clients s'ajoute celle des usagers de la route. Les deux populations peuvent être sources d'incivilités et de pertes de temps par rapport au planning que le chauffeur doit scrupuleusement respecter.

En effet, les exigences sont fortes : le respect de l'heure de départ est l'un des nombreux critères de qualité contrôlés par les collectivités contractantes, et les nouvelles technologies favorisent le suivi des engins en temps réel. En résultent notamment des pauses (notamment repas) écourtées et dégradées.

## **Une organisation du travail défailante**

Dans un deuxième temps, Philippe Askenazy et Damien Cartron se penchent sur la réponse managériale à l'absentéisme en hausse, qu'ils ne jugent pas appropriée. En effet, les directions tendent à pointer du doigt

les comportements individuels, sans interroger une organisation du travail défaillante : les auteurs citent notamment l'introduction à l'automne 2022 de primes pour les conducteurs RATP qui n'auraient pas eu d'absence.

Le Monde Guides d'achat

Gourdes réutilisables

Les meilleures gourdes pour remplacer les bouteilles jetables

Lire

Mis sous pression, les managers intermédiaires ne voient pas les résultats de ces politiques, et continuent de gérer en « juste à temps » et dans l'urgence les absences. Epuisés, ils sont eux-mêmes susceptibles de tomber malades.

Comme les employeurs du secteur doivent compléter l'indemnité journalière versée par la Sécurité sociale jusqu'à 100 % du salaire pendant les quatre-vingt-dix premiers jours de l'arrêt maladie, la volonté de réduire les absences semble enfin se concentrer sur celles de courte durée, au détriment de la santé des salariés. Les chercheurs évoquent une *« spirale qui amène certes, à limiter l'absentéisme court, mais génère une forte progression de l'absentéisme long, sans à aucun moment attaquer la dimension centrale du contenu, de l'organisation et des conditions du travail »*.

Lire l'analyse des chercheurs pour le projet du Liepp : [« Sortir du déni managérial sur les conditions de travail et l'absentéisme : le cas emblématique des conducteurs et conductrices de bus »](#)



Jules Thomas