

DODO ET BOULOT SUR QUATRE ROUES, pas facile à gérer ?

Saviez-vous que conduire en état de fatigue s'avère aussi dangereux que l'ivresse au volant ?

Vers la fin des années 80, il y a eu une déréglementation de l'industrie du camionnage. Cela a engendré une concurrence notable et, afin de satisfaire aux exigences d'une livraison rapide, les chauffeurs ont augmenté le nombre d'heures de travail hebdomadaire, grugé sur les heures de repos, roulé de nuit, etc. Résultat : un taux élevé quant au nombre d'accidents liés au manque de sommeil.

Ainsi, l'industrie du transport, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), la CSST et d'autres groupes ont commencé à s'intéresser sérieusement à la question de la fatigue qui engendre de la somnolence chez les travailleurs de la route (transports commerciaux, poids lourds, véhicules utilitaires, etc.)¹.

La fatigue au volant, un autre enjeu

Les dernières années, la fatigue au volant s'est également retrouvée dans le collimateur du législateur, tant au niveau provincial que fédéral. Par exemple, le 15 juin 2007, le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*² entrainé en vigueur.

Du côté des conducteurs routiers d'entreprises de transport interprovincial ou international de marchandises, de passagers ou de courrier, les heures de travail et de repos sont encadrées par le *Règlement sur la durée du travail des conducteurs de véhicules automobiles*³, adopté en vertu du *Code canadien du travail*. Puis, la ville d'Ottawa vient de modifier le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*⁴. Ainsi, les conducteurs d'autobus du réseau de transport en commun, qui desservent les circuits de compétence fédérale (ceux qui relient Ottawa – Outaouais et Windsor – États-Unis, soit à l'extérieur des limites ontariennes), ne seront plus exclus de l'application dudit règlement qui vise à encadrer les heures de conduite et de repos des conducteurs.

SST et gestion de la fatigue au volant

Force est de constater que la fatigue au volant

est devenue un enjeu au même titre que le port de la ceinture de sécurité, l'alcool au volant et les limites de vitesse. Par conséquent, même si votre entreprise n'est pas de compétence fédérale et que vous n'avez pas une flotte de poids lourds, soyez sensibilisé à cette problématique pour les motifs suivants. *Primo*, créer un programme de gestion de la fatigue à l'égard des travailleurs sur la route repose présentement sur une base uniquement volontaire, mais pour combien de temps ? *Secundo*, en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la santé et la sécurité du travail* (LSST) et de l'article 217.1 du *Code criminel*, vous avez l'obligation de vous assurer que vos travailleurs sont alertes derrière le volant.

Si vous désirez établir un programme de gestion de la fatigue⁵ et rédiger des politiques internes, vous pouvez vous inspirer de diverses publications d'ici et d'ailleurs. Voici quelques pistes.

- 1) Aménager un horaire flexible qui tienne compte des retards sur la route causés par les embouteillages, les conditions climatiques difficiles, les attentes de chargement et de déchargement, etc., afin que le conducteur puisse, malgré tous ces aléas, prendre des pauses (aux deux heures).
- 2) Favoriser des horaires de jour et les aménager en tenant compte des creux circadiens (périodes situées entre 13 h et 16 h, puis entre 2 h et 7 h, au cours desquelles la vigilance décroît et les risques de s'endormir au volant sont plus élevés), privilégier des affectations qui tiennent compte de l'ensemble des déplacements hebdomadaires (conduire après 17 heures d'éveil ou en ayant moins de six heures de sommeil augmente les risques), etc.
- 3) Tracez des itinéraires en pensant aux aires de repos et de restauration, à la proximité des sorties, etc.
- 4) Informer et former les conducteurs à avoir un comportement qui tienne compte de la gestion de la fatigue. Leur apprendre :
 - a. à reconnaître les premiers signes liés à la fatigue : bâiller souvent, changer de voie involontairement, avoir de la difficulté à maintenir une vitesse constante, cesser de regarder dans ses miroirs, etc.;

- b. comment réagir : s'arrêter dans un endroit sécuritaire pour s'oxygéner le cerveau en sortant du véhicule ou faire une sieste, par exemple;
- c. les facteurs pouvant aggraver la somnolence : syndrome de l'apnée obstructive (les travailleurs sur la route sont plus susceptibles d'avoir un excès de poids à cause de la sédentarité, ce qui peut contribuer à l'apnée du sommeil), la consommation d'alcool, de médicaments et de drogues, etc.;
- d. des notions reliées à l'horloge biologique et au microsommeil.

- 5) Mettre en place d'autres mesures de prévention :
 - a. l'usage d'un gadget sous forme d'alarme en cas d'endormissement au volant;
 - b. promouvoir de saines habitudes de vie (faire de l'exercice, manger légèrement avant de prendre la route, etc.);
 - c. instaurer la sieste préventive au travail : à des périodes stratégiques (lors d'un creux circadien, de la prolongation de l'horaire de travail, etc.) et d'une durée de 15 à 45 minutes maximum, pour éviter que le travailleur entre dans un cycle de sommeil complet, ce qui aurait pour effet qu'il se sente dans un état léthargique (non opérationnel) pendant plusieurs heures après son réveil au lieu des 15 minutes habituelles.

Comme vous pouvez le constater, la fatigue au volant, c'est dangereux ! Mais c'est gérable !

1 http://www.saaq.gouv.qc.ca/lourds/fatigue_projet/fatigue.pdf;
<http://www.tc.gc.ca/innovation/cdt/projets/14430f/fergonomiques/9664.pdf>;
http://www.ccmta.ca/french/pdf/rsv_report05_f.pdf;

2 c. C-24.2, r.1.002; aide-mémoire publié par la SAAQ : http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/lourds/heures_conduite_aidememoire.php

3 C.R.C., c. 990

4 DORS/2005-313

5 Pour en savoir plus : <http://www.vicroads.vic.gov.au/Home/RoadSafety/Fatigue/>;
http://www.deir.qld.gov.au/workplace/resources/pdfs/fatigue_management2005.pdf;
http://www.saaq.gouv.qc.ca/prevention/fatigue_volant/in dex.php; <http://www.fatigueauvolant.ca/>; VAN DEN BROEK, A. « Sleep Management », *Canada's Occupational Health and Safety Magazine*, octobre/novembre 2009, 30.