

GUIDE DE GESTION DE LA FATIGUE
À L'USAGE
DES CONDUCTEURS DE L'INDUSTRIE
DU TRANSPORT ROUTIER

**LA FATIGUE
AU VOLANT**

CONDUISEZ
REPOSÉ

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
OBJECTIF DU GUIDE	3
FATIGUE ET TRANSPORT ROUTIER	3
PRATIQUES RECOMMANDÉES	4
RÉGLEMENTATION	4
TERMES UTILISÉS	4
COMPRENDRE LA FATIGUE AU VOLANT	5
PRINCIPALES CAUSES CONNUES	5
FACTEURS AGGRAVANTS	5
EFFETS DE LA FATIGUE SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE	6
NOTRE HORLOGE BIOLOGIQUE	6
TEMPS D'ÉVEIL	6
TROUBLES DU SOMMEIL	7
PREMIERS SIGNES DE FATIGUE AU VOLANT	7
MOYENS POUR CONTRER LA FATIGUE AU VOLANT	7
MOYENS POUR PRÉVENIR LA FATIGUE ET ÉVITER LA SOMNOLENCE	8
QUELQUES MOTS SUR LES RESPONSABILITÉS DE L'INDUSTRIE	9
« CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS »	9
GESTION DE LA FATIGUE	10
AIDE-MÉMOIRE POUR LE CONDUCTEUR	10
À MOYEN TERME	10
À RETENIR	11

Disponible à saaq.gouv.qc.ca/fatigue

Édité par la Direction des communications et des relations publiques
Société de l'assurance automobile du Québec

Dépôt légal 2020
Bibliothèque et archives nationales du Québec

ISBN : 978-2-550-87096-8
ISBN : 978-2-550-87097-5 (PDF)

Dans le présent document, lorsque le contexte s'y prête,
le genre masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes.

INTRODUCTION

OBJECTIF DU GUIDE

Les plus récentes statistiques québécoises¹ mentionnent que la fatigue serait en cause dans 21 % des accidents mortels et 23 % de l'ensemble des accidents avec blessures corporelles sur les routes au Québec.

Le présent guide s'adresse avant tout aux conducteurs de véhicules lourds et vise à améliorer leurs connaissances et à les sensibiliser davantage au risque que représente la fatigue au volant.

FATIGUE ET TRANSPORT ROUTIER

En ce qui concerne plus spécifiquement l'industrie du transport routier, la fatigue demeure l'un des facteurs les plus souvent cités (13 %²) dans les accidents impliquant un véhicule lourd. En moyenne, de 2007 à 2011, la proportion des accidents mortels au Québec impliquant un véhicule lourd et dont la fatigue est un facteur contributif est également de 13 %³.

Bien que les véhicules lourds représentent moins de 4 % du parc de véhicules routiers immatriculés au Québec, ils sont impliqués dans 9 % de l'ensemble des accidents faisant des victimes de la route. Les conducteurs de véhicules lourds sont responsables dans une proportion de 34 % des accidents mortels impliquant un véhicule lourd.

Au Québec, entre 2014 et 2018, en moyenne, 80 personnes (dont 6 camionneurs) ont été tuées chaque année dans un accident mettant en cause un véhicule lourd⁴.

1 Société de l'assurance automobile du Québec, Canada, 2018.

2 FMCSA (Federal Motor Carrier Safety Administration), É.-U., 2007. <https://www.fmcsa.dot.gov/safety/research-and-analysis/large-truck-crash-causation-study-analysis-brief> (accidents impliquant un décès ou une personne blessée).

3 Analyse des accidents mortels impliquant au moins un véhicule lourd (2007-2011) – État d'avancement des travaux, Groupe de travail multisectoriel lié à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

4 Société de l'assurance automobile du Québec, Canada, 2019.

PRATIQUES RECOMMANDÉES

Les pratiques recommandées dans ce guide visent à déterminer et à gérer les risques liés à la fatigue qui sont le plus souvent observés dans l'industrie du transport routier. Chaque personne réagit à la fatigue de façon différente, et tous les conducteurs ne sont pas exposés aux mêmes risques. Les expéditeurs, les consignataires et les clients de l'industrie ont également des responsabilités en matière de gestion de la fatigue des conducteurs; tous ces acteurs font partie d'une « chaîne de responsabilités ».

RÉGLEMENTATION

Cadre de travail

Le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* contribue à limiter la fatigue chez ces conducteurs. Les normes qu'il édicte aident à définir le cadre de travail de l'industrie québécoise du transport routier et favorisent l'amélioration de la sécurité de tous les usagers de la route, ainsi qu'une gestion efficace de ses activités. Ses principes directeurs visent à permettre aux conducteurs de véhicules lourds de disposer d'un minimum d'heures de repos avant de prendre la route et à établir un nombre maximal d'heures de conduite et de travail après lesquelles un conducteur doit cesser de conduire.

Santé et sécurité au travail

Les lois sur la santé et la sécurité au travail établies par la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail (CNESST) exigent que l'employeur s'assure que le milieu du travail est sain et sécuritaire. Ce milieu comprend aussi les véhicules. Bien que cette responsabilité relève en premier lieu de l'employeur, les employés et les travailleurs autonomes doivent également assumer certaines responsabilités.

TERMES UTILISÉS

Cycle de travail

Cycle pendant lequel les heures de travail sont accumulées : 70 heures sur une période de 7 jours pour le cycle 1 et 120 heures sur une période de 14 jours pour le cycle 2.

Dette de sommeil

Manque de sommeil, dans une période de **24 heures**, qui s'accumule de jour en jour.

Horaire de travail

Séquence de conduite, de travail et de repos qui couvre un ou plusieurs voyages.

Poste de travail

Période de conduite et de travail comprise entre deux périodes d'au moins 8 heures consécutives de repos.

Risque

Danger éventuel, plus ou moins prévisible, inhérent à une situation ou à une activité; ici, la conduite avec les facultés affaiblies par la fatigue.

Trouble du sommeil

Anomalie qui influence la quantité et la qualité du sommeil; les plus connus sont l'insomnie et l'apnée du sommeil.



IL EST IMPORTANT DE BIEN DISTINGUER LES PÉRIODES DE REPOS SUFFISAMMENT LONGUES, QUI PERMETTENT DE DORMIR 7 À 8 HEURES EN CONTINU, DES PÉRIODES DE REPOS DE 7 À 8 HEURES SANS TRAVAIL AU COURS DESQUELLES LE CONDUCTEUR NE POURRA DORMIR QUE 5 OU 6 HEURES.

COMPRENDRE LA FATIGUE AU VOLANT

La fatigue peut être décrite comme une diminution progressive de la vigilance physique et mentale qui mène à la somnolence et à l'endormissement. Le degré de fatigue est problématique à partir du moment où il compromet la capacité d'un conducteur à exécuter des tâches qui nécessitent de l'attention et du jugement, et qui font appel à sa capacité à prendre de bonnes décisions rapidement.

LA CONNAISSANCE ET LA MAÎTRISE DES EFFETS DE LA FATIGUE PEUVENT PRÉVENIR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET SAUVER DES VIES.



PRINCIPALES CAUSES CONNUES

- > **Liées au conducteur :** les cycles circadiens (horloge biologique), l'état de santé (physique et mentale), la quantité et la qualité du sommeil, le temps d'éveil, l'alimentation, la forme physique, la vie familiale ou affective, l'âge, le fait d'occuper plus d'un emploi, etc.
- > **Liées au travail :** la culture de l'entreprise, le moment de la journée, la durée de la période de travail, le manque de périodes de repos suffisant, les horaires rotatifs, le travail de nuit, l'importance de la charge de travail mental ou physique, les longs trajets, les temps d'attente, etc.
- > **Liées à l'environnement :** l'ergonomie du véhicule, le type de voyage, les conditions routières et climatiques, la disponibilité des aires de repos, la monotonie de la route, le stress environnemental (chaleur, bruit et vibrations), etc.

FACTEURS AGGRAVANTS

La fatigue est un état biologique que ni la volonté, ni l'expérience, ni la motivation ne peuvent surmonter ou compenser. Le degré de fatigue peut être influencé par les facteurs aggravants suivants :

- > le manque de sommeil et l'accumulation d'une dette de sommeil;
- > la présence d'un trouble du sommeil (apnée du sommeil, insomnie, etc.) non traité;
- > le moment de la journée, les creux circadiens;
- > le temps d'éveil (après 17 heures d'éveil, les performances physiques et mentales décroissent considérablement);
- > la consommation d'alcool, de médicaments ou d'autres drogues.

EFFETS DE LA FATIGUE SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE

La connaissance et la maîtrise des effets de la fatigue peuvent prévenir les accidents de la route et sauver des vies.

La fatigue :

- > augmente le temps de réaction;
- > diminue la vigilance;
- > fausse le jugement;
- > altère la mémoire;
- > réduit le champ de vision;
- > augmente les risques de somnolence et d'endormissement.

NOTRE HORLOGE BIOLOGIQUE

Le corps humain est programmé pour dormir la nuit et rester éveillé le jour, quelles que soient les activités de la personne. Ce phénomène est souvent désigné sous les appellations de cycle circadien, d'horloge interne ou d'horloge biologique. Les points creux du cycle circadien se situent entre minuit et 6 h et, d'une façon un peu moins marquée, entre 13 h et 15 h. Pendant ces périodes, notre métabolisme ralentit, la vigilance diminue et la fatigue se fait sentir.

Dette de sommeil

Pour la plupart des gens, dormir moins de 7 à 8 heures sur une base régulière occasionnera l'accumulation d'une dette de sommeil. Celle-ci devra être remboursée par une période de sommeil équivalente.

Le sommeil est le seul moyen pour récupérer un manque de sommeil.

LES TEMPS DE REPOS ET LES COURTES SIESTES VOUS PERMETTENT DE RÉCUPÉRER TEMPORAIREMENT UN MANQUE DE SOMMEIL. TOUTEFOIS, EN AUCUN TEMPS ILS NE SONT UN SUBSTITUT À UNE PÉRIODE PRINCIPALE DE SOMMEIL.

Microsommeil

Le microsommeil est un épisode bref (de quelques secondes à quelques minutes) et involontaire de perte d'attention, causant une perte de conscience : la tête tombe et les yeux se ferment pour une période plus ou moins prolongée. Ces épisodes peuvent survenir lorsqu'une personne est fatiguée et essaie de rester éveillée pour accomplir une tâche monotone, comme conduire un véhicule sur une autoroute ou surveiller un écran d'ordinateur.

TEMPS D'ÉVEIL

Après 17 heures d'éveil, nos performances physiques et mentales décroissent considérablement. Plus les conducteurs restent éveillés longtemps, plus leurs capacités diminuent, atteignant des niveaux comparables à ceux associés à une consommation abusive d'alcool. Par exemple, après 17 à 19 heures d'éveil, les performances physiques et mentales du conducteur sont semblables à celles d'une personne ayant un taux d'alcool dans le sang de 0,05, soit la limite légale pour conduire un véhicule lourd au Québec.



APRÈS 17 HEURES D'ÉVEIL, NOS PERFORMANCES PHYSIQUES ET MENTALES DÉCROISSENT CONSIDÉRABLEMENT.

TROUBLES DU SOMMEIL

Les troubles les plus courants sont l'insomnie et l'apnée du sommeil. Si vous croyez être atteint d'un trouble du sommeil, parlez-en à votre médecin. Il est également important de signaler que les conducteurs qui ont un problème de santé susceptible d'affecter leur capacité à conduire doivent en aviser la Société de l'assurance automobile du Québec.

L'apnée du sommeil se caractérise par des ronflements forts et saccadés et par des arrêts répétés de la respiration au cours de la nuit. L'apnée se traduit souvent par une fatigue excessive durant le jour et elle n'est pas toujours facile à détecter. Il existe des traitements pour ce trouble du sommeil; il est important de consulter son médecin en cas de doute.

L'apnée du sommeil touche particulièrement les hommes de 45 ans ou plus. L'embonpoint constitue un risque supplémentaire. Dans la population adulte en général, autour de 5 % des personnes sont aux prises avec ce trouble du sommeil⁵, et 15 % des conducteurs professionnels en sont atteints⁶.

PREMIERS SIGNES DE FATIGUE AU VOLANT

- > Bâiller fréquemment, cligner sans cesse des yeux.
- > Cogner des clous.
- > Avoir de la difficulté à trouver une position confortable.
- > Changer involontairement de voie.
- > Freiner tardivement.
- > N'avoir aucun souvenir des derniers kilomètres parcourus.
- > Avoir de la difficulté à maintenir une vitesse constante.
- > Cesser de regarder dans les miroirs.
- > Manquer une sortie.
- > Halluciner.

MOYENS POUR CONTRER LA FATIGUE AU VOLANT

Dès les premiers signes de fatigue ou de somnolence :

- > **Garez votre véhicule dans un endroit sécuritaire.**
- > **Faites une courte sieste.** Il est prouvé que même un repos d'une durée de 15 à 30 minutes aura des effets bénéfiques sur votre vigilance pour une période de 2 à 3 heures.
- > **Prenez un café si vous parcourez un court trajet.**

UNE PAUSE TOUTES LES DEUX HEURES EST UNE BONNE FAÇON DE RESTER VIGILANT.



5 Peppard PE et coll., « Increased Prevalence of Sleep-Disordered Breathing in Adults », *American Journal of Epidemiology*, 2013, 177, p. 1006-1014. Cité dans Colvin LJ et Collop NA, « Commercial Motor Vehicle Driver Obstructive Sleep Apnea Screening and Treatment in the United States : An Update and Recommendation Overview », *Journal of Clinical Sleep Medicine*, vol. 12, n° 1, 2016.

6 Programme nord-américain de gestion de la fatigue, Canada, États-Unis, 2009.

MOYENS POUR PRÉVENIR LA FATIGUE ET ÉVITER LA SOMNOLENCE

- > Respectez vos limites quant à la fatigue et au sommeil.
 - > Avant de prendre la route pour un long trajet, accordez-vous une bonne nuit de sommeil d'au moins 7 à 8 heures.
 - > Planifiez vos voyages en tenant compte des « moments creux ». Par exemple, évitez de traverser une zone de trafic intense en début d'après-midi.
 - > Prenez des repas légers et ne buvez pas d'alcool avant de conduire.
 - > Entraînez-vous à détecter les premiers signes de fatigue. Dès leur apparition, arrêtez-vous pour vous reposer.
 - > Ne conduisez pas plus de quatre heures consécutives et, idéalement, pas plus de deux heures. Sortez de votre véhicule pour relaxer et dégourdir vos muscles.
- > Pour prévenir la fatigue visuelle :
 - la nuit, diminuez l'intensité de l'affichage du tableau de bord : les contrastes lumineux augmentent la fatigue visuelle;
 - ne placez pas d'objets sur le tableau de bord : ils se réfléchissent dans le pare-brise et amplifient la fatigue visuelle;
 - nettoyez régulièrement le pare-brise, les rétroviseurs et les phares : une meilleure visibilité diminue la fatigue visuelle.

**ET, RAPPELEZ-VOUS :
LE REPOS EST LE SEUL REMÈDE
CONTRE LA FATIGUE!**



QUELQUES MOTS SUR LES RESPONSABILITÉS DE L'INDUSTRIE

« CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS »

La fatigue peut être causée par les décisions que prennent les différents acteurs du domaine du transport routier et par leurs actions, d'où le concept d'une chaîne de responsabilités. Ces acteurs sont les expéditeurs, les exploitants de véhicules lourds, les conducteurs et les consignataires. Chacun doit connaître et remplir ses obligations réglementaires, de manière à réduire au minimum les risques d'accident liés à la fatigue. Il leur faut aussi s'assurer de ne pas faire de demandes déraisonnables ou irréalistes aux conducteurs.

Quant aux conducteurs, ils doivent suivre les méthodes et les pratiques de gestion de la fatigue conçues dans le but de réduire les risques d'accident liés à la fatigue.



Exemples de causes de fatigue

- › Manque de flexibilité en ce qui concerne les heures de collecte.
- › Pressions économiques qui prennent souvent le dessus sur l'état de fatigue du conducteur et les risques d'accident que cela comporte pour ce dernier et pour tous les autres usagers de la route.
- › Absence de salle de repos pour les conducteurs en attente.
- › Mauvaise planification des horaires et des trajets.
- › Véhicules non ergonomiques et inappropriés pour le transport à effectuer.
- › Pratiques de gestion de la fatigue inexistantes ou inappropriées.
- › Prise de repas trop lourds le soir.
- › Consommation d'alcool, de médicaments ou d'autres drogues.
- › Deuxième emploi limitant le nombre d'heures de sommeil.
- › Présence d'un trouble du sommeil.
- › Manque de flexibilité et de délais lors des déchargements.
- › Demandes de livraison déraisonnables.



LA FATIGUE PEUT ÊTRE CAUSÉE PAR LES DÉCISIONS QUE PRENNENT LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU DOMAINE DU TRANSPORT ROUTIER.

GESTION DE LA FATIGUE

Il ne faut pas se fier uniquement à la réglementation sur les heures de conduite et de repos pour prévenir et contrer la fatigue, la somnolence et l'endormissement au volant. La réglementation établit des limites maximales à ne pas dépasser et non les limites à atteindre. Se rapprocher régulièrement de ces limites, c'est s'éloigner d'une saine gestion de la fatigue. Il ne faut pas croire que les risques d'accident sont seulement présents après 13 heures de conduite ou 14 heures de travail. Il importe que les conducteurs et les gestionnaires d'entreprises évaluent leurs activités et contribuent à mettre en place des pratiques qui visent à prévenir la fatigue du conducteur de véhicules lourds.

AIDE-MÉMOIRE POUR LE CONDUCTEUR

- › Faire un peu d'exercice physique lorsque le véhicule est arrêté.
- › Ventiler l'habitacle du véhicule; l'air vicié et la fumée de cigarette contribuent à l'accumulation de la fatigue.
- › Garder une température confortable; la chaleur contribue à accroître la somnolence.
- › Rester alerte mentalement (écouter de la musique à la radio, calculer mentalement les distances à parcourir, etc.).
- › Boire de l'eau le plus souvent possible.
- › Prendre des repas sains à des heures régulières, éviter les aliments gras, surtout le soir.
- › Maintenir le plus possible un cycle régulier pour la prise des repas.
- › Patienter 15 à 20 minutes avant de prendre la route après le réveil afin de reprendre ses esprits et être alerte (inertie du sommeil).

La caféine peut accentuer le degré de vigilance à court terme, mais lorsqu'elle est consommée avec excès, ses effets peuvent être nuisibles à la santé.



IL NE FAUT PAS SE FIER UNIQUEMENT À LA RÉGLEMENTATION SUR LES HEURES DE CONDUITE ET DE REPOS POUR PRÉVENIR ET CONTRER LA FATIGUE.

LES SIESTES SONT EFFICACES À COURT TERME, MAIS ELLES NE REMPLACENT PAS LE SOMMEIL CONTINU.

À MOYEN TERME

La meilleure façon de gérer efficacement la fatigue est de bien planifier les horaires de travail et les trajets. Ces mesures permettent aussi de s'assurer d'une marge de manœuvre. La planification des horaires des conducteurs doit tenir compte des périodes de travail et de repos récentes et à venir. Les conducteurs devraient idéalement participer à l'aménagement des horaires, étant donné que les postes de travail les affectent de différentes façons (responsabilités familiales et autres facteurs).

Incidents liés à la fatigue

Les incidents liés à la fatigue doivent être signalés. La connaissance de ces faits favorise les échanges entre les gestionnaires et les conducteurs et permet d'identifier les trajets ou les pratiques qui créent de la fatigue. C'est avec ces informations que les horaires et les pratiques de travail peuvent être améliorés.

Pour s'assurer que les mesures de prévention mises en place pour contrer la fatigue sont efficaces, il est nécessaire de vérifier tous ces incidents. Il n'est pas facile de déterminer si un accident ou un incident est lié à de la fatigue.

Tout incident doit faire l'objet d'une discussion avec le conducteur. Par exemple, un retard imprévu qui a effacé la marge de manœuvre nécessaire pour terminer le voyage de façon sécuritaire, obligeant l'élimination des pauses et des siestes, aurait dû impliquer un ajustement du poste de travail.

Pour tout incident et peu importe qu'il y ait eu blessé ou non, il est recommandé, pour l'employeur et son personnel, de suivre les étapes suivantes :

- > Établissez ce qui s'est passé lors de cet événement et précisez-en la cause.
- > Évaluez si le cycle travail-repos du conducteur peut avoir contribué à l'incident.
- > Évaluez si les délais, retards ou problèmes occasionnés par les clients ou les consignataires (ou autres acteurs du milieu) ont pu jouer un rôle dans cet incident.
- > Établissez une marche à suivre afin d'éviter que ce type d'événement ne se reproduise :
 - Avisez les clients ou les consignataires (ou autres acteurs du domaine) si vous croyez qu'ils ont contribué à l'incident et informez-les du ou des changements que vous souhaiteriez qu'ils apportent à leurs activités (ex. : la modification des horaires de livraison).
 - Informez les conducteurs de votre initiative.
 - Assurez-vous de respecter les obligations légales.
 - Signalez et enregistrez les incidents.

LES POSTES DE TRAVAIL QUI SE TERMINENT ENTRE MINUIT ET 6 H ONT SOUVENT COMME CONSÉQUENCES DE LONGUES PÉRIODES D'ÉVEIL, L'ACCUMULATION D'UNE DETTE DE SOMMEIL ET DU TEMPS DE CONDUITE AU MOMENT LE PLUS À RISQUE DE LA JOURNÉE.

LA MEILLEURE FAÇON D'EXERCER UN CONTRÔLE SUR LE RISQUE D'ACCIDENT EST DE TROUVER LA SOURCE DU PROBLÈME ET, LE CAS ÉCHÉANT, D'ADOPTER DES STRATÉGIES QUI PERMETTENT DE L'ÉLIMINER OU LE RÉDUIRE AU MAXIMUM.



POUR S'ASSURER QUE LES MESURES DE PRÉVENTION MISES EN PLACE POUR CONTRER LA FATIGUE SONT EFFICACES, IL EST NÉCESSAIRE DE VÉRIFIER TOUS CES INCIDENTS.

À RETENIR

La fatigue au volant est la cause de nombreux accidents dans le domaine du transport routier. Le conducteur joue un rôle de premier plan dans la prévention et l'adoption de comportements sains et sécuritaires. Néanmoins, l'ensemble de l'industrie du transport routier peut être mis à contribution afin de permettre aux conducteurs d'exercer leur métier dans des circonstances favorables et sécuritaires.

Par ailleurs, les nouveaux conducteurs ne devraient pas négliger l'apport des conducteurs expérimentés pour une gestion efficace de la fatigue. Les conducteurs sont donc invités à s'informer auprès de leurs pairs des moyens les plus appropriés pour s'assurer d'une conduite reposée. L'expérience est un outil inestimable. Bonne route!



**POUR PLUS
D'INFORMATIONS:**

saaq.gouv.qc.ca/fatigue

**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité