


GUIDE DE GESTION DE LA FATIGUE
À L'ATTENTION
DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER

**FATIGUE
AU VOLANT**



Dépôt légal 2021
Bibliothèque et archives nationales du Québec

Titre : Guide de gestion de la fatigue
ISBN : 978-2-550-88949-6 (PDF)

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

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
FATIGUE ET TRANSPORT ROUTIER	4
PRATIQUES RECOMMANDÉES	5
RÉGLEMENTATION	5
TERMES UTILISÉS	7
COMPRENDRE LA FATIGUE AU VOLANT	8
PRINCIPALES CAUSES CONNUES	8
FACTEURS AGGRAVANTS	8
EFFETS DE LA FATIGUE SUR LA CONDUITE AUTOMOBILE	8
NOTRE HORLOGE BIOLOGIQUE	9
TEMPS D'ÉVEIL	9
TROUBLES DU SOMMEIL	10
PREMIERS SIGNES DE FATIGUE AU VOLANT	10
MOYENS POUR CONTRER LA FATIGUE AU VOLANT	11
MOYENS POUR PRÉVENIR LA FATIGUE ET ÉVITER LA SOMNOLENCE	11
GÉRER LA FATIGUE	12
« CHAÎNE DE RESPONSABILITÉS »	12
GESTION DE LA FATIGUE	13
GESTION DU RISQUE	14
DÉTERMINATION DU RISQUE	15
ÉVALUATION DU RISQUE	16
INTRODUCTION DE MESURES POUR RÉDUIRE LA FATIGUE ET LE RISQUE D'ACCIDENT	18
ÉVALUATION ET MISE À JOUR DES MESURES	22
GESTION DES RETARDS ET DES IMPRÉVUS	25
AUTRES OUTILS DE GESTION DE LA FATIGUE	26
RAPPEL DES PRATIQUES DE BASE POUR UNE GESTION EFFICACE DE LA FATIGUE	26
FICHE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE LA FATIGUE	28
À RETENIR	29
NOTES	30

INTRODUCTION

Les plus récentes statistiques québécoises¹ indiquent 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 acteurs de l'industrie du transport routier afin d'enrichir leurs connaissances et de les sensibiliser aux risques que représente la fatigue au volant. Il traitera aussi de la responsabilité qui leur incombe dans la prévention des accidents liés à la fatigue.

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 2015 à 2016, la proportion des accidents mortels au Québec impliquant un véhicule lourd et dont la fatigue est un facteur contributif est de 7,2 %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 lourd⁴.

Au Québec, entre 2014 et 2018, en moyenne, 80 personnes (dont 6 camionneurs) sont décédées chaque année dans un accident mettant en cause un véhicule lourd⁵.

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 (2015-2016) – 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.

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

PRATIQUES RECOMMANDÉES

Les pratiques recommandées dans ce guide visent à cerner 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 des responsabilités en matière de gestion de la fatigue des conducteurs; tous ces acteurs font partie d'une « chaîne de responsabilités ».

RÈGLEMENTATION

Cadre de travail

Le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*⁶ 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 de 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.

Voici les extraits pertinents de la **Loi sur la santé et la sécurité du travail** en lien avec la fatigue au volant :

Article 12 :

Un travailleur a le droit de refuser d'exécuter un travail s'il a des motifs raisonnables de croire que l'exécution de ce travail l'expose à un danger pour sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique ou peut avoir l'effet d'exposer une autre personne à un semblable danger.

1979, c. 63, a. 12.

Article 49 :

Le **travailleur** doit :

1° prendre connaissance du programme de prévention qui lui est applicable;

2° prendre les mesures nécessaires pour protéger sa santé, sa sécurité ou son intégrité physique;

3° veiller à ne pas mettre en danger la santé, la sécurité ou l'intégrité physique des autres personnes qui se trouvent sur les lieux de travail ou à proximité des lieux de travail;

4° se soumettre aux examens de santé exigés pour l'application de la présente loi et des règlements;

5° participer à l'identification et à l'élimination des risques d'accidents du travail et de maladies professionnelles sur le lieu de travail;

6° collaborer avec le comité de santé et de sécurité et, le cas échéant, avec le comité de chantier ainsi qu'avec toute personne chargée de l'application de la présente loi et des règlements.

1979, c. 63, a. 49.

Article 51 :

L'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé et assurer la sécurité et l'intégrité physique du travailleur. Il doit notamment :

1° s'assurer que les établissements sur lesquels il a autorité sont équipés et aménagés de façon à assurer la protection du travailleur;

2° désigner des membres de son personnel chargés des questions de santé et de sécurité et en afficher les noms dans des endroits visibles et facilement accessibles au travailleur;

⁶ <https://saaq.gouv.qc.ca/transport-biens/conducteur/heures-conduite-repos>

3° s'assurer que l'organisation du travail et les méthodes et techniques utilisées pour l'accomplir sont sécuritaires et ne portent pas atteinte à la santé du travailleur;

4° contrôler la tenue des lieux de travail, fournir des installations sanitaires, l'eau potable, un éclairage, une aération et un chauffage convenable et faire en sorte que les repas pris sur les lieux de travail soient consommés dans des conditions hygiéniques;

5° utiliser les méthodes et techniques visant à identifier, contrôler et éliminer les risques pouvant affecter la santé et la sécurité du travailleur;

6° prendre les mesures de sécurité contre l'incendie prescrites par règlement;

7° fournir un matériel sécuritaire et assurer son maintien en bon état;

8° s'assurer que l'émission d'un contaminant ou l'utilisation d'une matière dangereuse ne porte atteinte à la santé ou à la sécurité de quiconque sur un lieu de travail;

9° informer adéquatement le travailleur sur les risques reliés à son travail et lui assurer la formation, l'entraînement et la supervision appropriés afin de faire en sorte que le travailleur ait l'habileté et les connaissances requises pour accomplir de façon sécuritaire le travail qui lui est confié;

10° afficher, dans des endroits visibles et facilement accessibles aux travailleurs, les informations qui leur sont transmises par la Commission, l'agence et le médecin responsable, et mettre ces informations

à la disposition des travailleurs, du comité de santé et de sécurité et de l'association accréditée;

11° fournir gratuitement au travailleur tous les moyens et équipements de protection individuels choisis par le comité de santé et de sécurité conformément au paragraphe 4° de l'article 78 ou, le cas échéant, les moyens et équipements de protection individuels ou collectifs déterminés par règlement, et s'assurer que le travailleur, à l'occasion de son travail, utilise ces moyens et équipements;

12° permettre aux travailleurs de se soumettre aux examens de santé en cours d'emploi exigés pour l'application de la présente loi et des règlements;

13° communiquer aux travailleurs, au comité de santé et de sécurité, à l'association accréditée, au directeur de santé publique et à la Commission, la liste des matières dangereuses utilisées dans l'établissement et des contaminants qui peuvent y être émis;

14° collaborer avec le comité de santé et de sécurité ou, le cas échéant, avec le comité de chantier ainsi qu'avec toute personne chargée de l'application de la présente loi et des règlements et leur fournir tous les renseignements nécessaires;

15° mettre à la disposition du comité de santé et de sécurité les équipements, les locaux et le personnel clérical nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions.

1979, c. 63, a. 51; 1992, c. 21, a. 303; 2001, c. 60, a. 167; 2005, c. 32, a. 308.



TERMES UTILISÉS

Chaîne de responsabilités

Responsabilités partagées par tous les acteurs du transport routier, la fatigue pouvant être causée par les décisions et les actions de chacun d'eux.

Contrôle des risques

Processus qui vise à prendre des mesures de prévention pour éliminer ou réduire au minimum les risques.

Courte période de repos

Période d'arrêt de 30 minutes ou plus, mais qui dure moins d'une heure. Temps consacré au repos ou aux repas après une période continue de conduite et de travail.

Creux circadien

Période de baisse de vigilance où la concentration, le jugement et les réflexes d'un individu sont amoindris. Un premier creux se situe entre 13 h et 15 h, et un autre, beaucoup plus marqué, la nuit entre minuit et 6 h.

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.

Évaluation des risques

Processus qui vise à cerner l'importance, le degré de risque présent et le ou les facteurs qui en sont la cause.

Fatigue

Baisse progressive de la vigilance physique et mentale qui peut mener au sommeil. Cet état compromet la capacité d'un conducteur à exécuter des tâches qui nécessitent de l'attention, du jugement et de bons réflexes.

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.

Vigilance

État de réactivité de l'organisme du conducteur qui varie entre une veille attentive et le 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 mentale 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, la performance physique et mentale décroît 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. **La seule façon de récupérer un manque de sommeil est de dormir.**

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'alcoolémie de 0,05, soit la limite légale pour conduire un véhicule lourd au Québec.



TROUBLES DU SOMMEIL

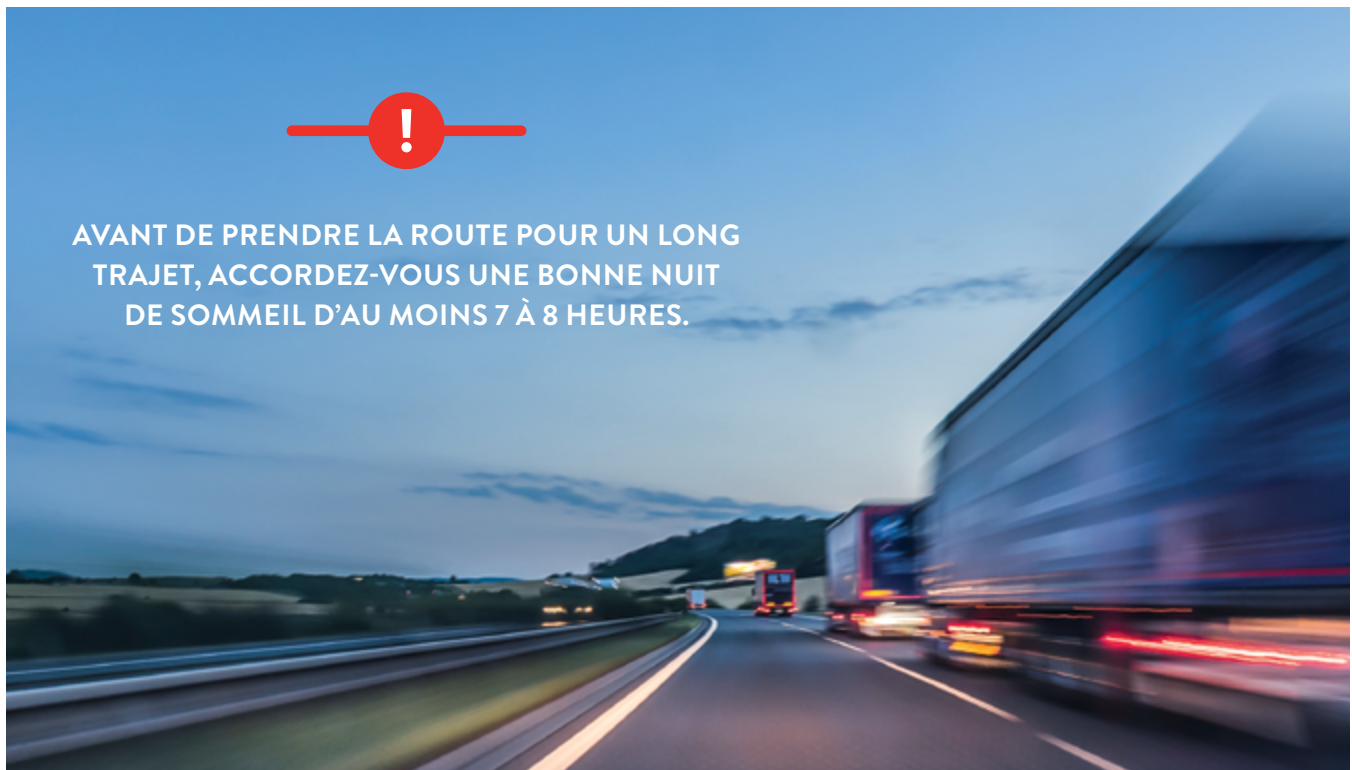
Les troubles les plus courants sont l'insomnie et l'apnée du sommeil. Si vous croyez être atteint d'un trouble du sommeil, parlez-en à votre médecin. Il est également important de signaler que les conducteurs qui ont un problème de santé susceptible d'affecter leur capacité à conduire doivent en aviser la Société de l'assurance automobile du Québec dans les 30 jours suivant le diagnostic.

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 sommeil⁷, et 15 % des conducteurs professionnels en sont atteints⁸.

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.



7 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.

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



MOYENS POUR CONTRER LA FATIGUE AU VOLANT

Pour les conducteurs, dès les premiers signes de fatigue ou de somnolence, il est recommandé de :

- > **garer le véhicule dans un endroit sécuritaire;**
- > **faire une courte sieste.** Il est prouvé que même un repos de 15 à 30 minutes aura des effets bénéfiques sur la vigilance pour une période de 2 à 3 heures;
- > **prendre un café si le trajet restant à parcourir est court.**

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

MOYENS POUR PRÉVENIR LA FATIGUE ET ÉVITER LA SOMNOLENCE

Le conducteur doit :

- > respecter ses limites quant à la fatigue et au sommeil;
- > avant de prendre la route pour un long trajet, s'accorder une bonne nuit de sommeil d'au moins 7 à 8 heures;
- > planifier les voyages en tenant compte des « moments creux », par exemple, éviter de traverser une zone de trafic intense en début d'après-midi;
- > prendre des repas légers et ne pas boire d'alcool avant de conduire;
- > s'entraîner à détecter les premiers signes de fatigue. Dès leur apparition, il doit s'arrêter pour se reposer;
- > s'abstenir de conduire plus de 4 heures consécutives sans prendre de pause et, idéalement, pas plus de 2 heures. Il doit sortir du véhicule pour relaxer et dégourdir ses muscles.

Pour prévenir la fatigue visuelle, le conducteur doit :

- > la nuit, diminuer l'intensité de l'affichage du tableau de bord : les contrastes lumineux augmentent la fatigue visuelle;
- > ne pas placer d'objets sur le tableau de bord : ils se réfléchissent dans le pare-brise et amplifient la fatigue visuelle;
- > nettoyer régulièrement le pare-brise, les rétroviseurs et les phares : une meilleure visibilité diminue la fatigue visuelle.



**RAPPELÉZ-LE AUX CONDUCTEURS :
LE REPOS EST LE SEUL REMÈDE CONTRE LA FATIGUE!**

GÉRER LA FATIGUE

« 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 faut également s'assurer de faire des demandes raisonnables et réalistes 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 points faibles dans la chaîne de responsabilités

Expéditeurs

- > 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 tous les autres usagers de la route
- > Absence de salle de repos pour les conducteurs en attente

Exploitants de véhicules lourds

- > Mauvaise planification des horaires et des trajets
- > Formation inadéquate
- > Véhicules non ergonomiques et inappropriés pour le transport à effectuer
- > Absence de salle de repos pour les conducteurs en attente

Conducteurs

- > Mauvaise planification des horaires et des trajets
- > Absence ou mauvaises pratiques de gestion de la fatigue
- > Consommation d'alcool, de médicaments ou d'autres drogues
- > Deuxième emploi limitant le nombre d'heures de sommeil
- > Présence d'un trouble du sommeil

Consignataires

- > Manque de flexibilité et de délais lors des déchargements
- > Demandes de livraison déraisonnables
- > Absence de salle de repos pour les conducteurs en attente

En vérifiant les différents maillons de la chaîne d'approvisionnement, il est important de comprendre les risques qu'une activité à un niveau peut créer à un autre. **Tous les acteurs du domaine du transport routier doivent travailler ensemble afin de réduire les risques d'accident.**

La responsabilité de chacun est proportionnelle au degré de contrôle ou d'influence qu'il exerce sur le milieu du transport commercial.

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 présents seulement après 13 heures de conduite ou 14 heures de travail. Il importe que chacun évalue ses activités et contribue à mettre en place des pratiques qui visent à prévenir la fatigue du conducteur de véhicules lourds.



La réussite d'un programme de gestion de la fatigue dépend de la concertation entre les gestionnaires et les conducteurs sur les sujets suivants :

- › la diffusion des nouvelles pratiques mises en place aux employés, aux expéditeurs et aux clients qui font affaire avec l'entreprise;
- › l'évaluation des risques existants liés à la fatigue;
- › l'évaluation de l'efficacité des pratiques existantes de gestion de la fatigue;
- › les modifications aux horaires de travail et aux activités;
- › l'introduction de nouveaux équipements;
- › la communication de l'état de fatigue des conducteurs. Ce niveau de fatigue peut entraîner des accidents, mais également affecter la santé des conducteurs;
- › l'identification et le dévoilement d'un incident ou d'un accident de la route.

POUR RÉUSSIR LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE GESTION DE LA FATIGUE, IL EST ESSENTIEL QUE LES CONDUCTEURS, AUTANT LES EMPLOYÉS QUE LES CONTRACTUELS, Y PARTICIPENT ET DONNENT LEUR AVIS.



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

GESTION DU RISQUE

Pour gérer les problèmes de santé et de sécurité, l'approche la plus utilisée est celle de la gestion des risques. Il en va de même pour ceux qui sont liés à la fatigue. Tous les maillons de la chaîne de responsabilités sont mis à contribution afin de minimiser et de contrôler la fatigue des conducteurs de véhicules lourds. Afin d'obtenir une bonne vue d'ensemble de votre situation, discutez de ces points avec vos conducteurs. Les questions suivantes devraient vous aider dans cet exercice.



AFIN D'OBTENIR UNE BONNE VUE D'ENSEMBLE DE VOTRE SITUATION, DISCUTEZ DE CES POINTS AVEC VOS CONDUCTEURS.

Aide-mémoire à la gestion des risques d'accident

Oui Non

	Oui	Non
Les postes de travail limitent-ils les occasions de dormir la nuit?		
Est-ce que les postes de travail commencent et se terminent fréquemment la nuit ou tôt le matin?		
Pour atteindre les objectifs opérationnels, est-ce que les conducteurs doivent travailler plus de 10 heures par période de 24 heures?		
Les horaires sont-ils prévisibles?		
Les conducteurs doivent-ils accepter des contrats de livraison à la dernière minute?		
Est-ce que les horaires ou les postes de travail limitent souvent la possibilité, pour le conducteur, de dormir au moins 7 à 8 heures consécutives par période de 24 heures?		
Engagez-vous des employés contractuels qui pourraient avoir fait de longues heures dans leur travail précédent?		
Les conducteurs ont-ils besoin d'une plus grande flexibilité pour gérer leur fatigue, compte tenu des circonstances imprévues auxquelles ils doivent faire face au cours des voyages (ex. : les délais, l'attente en ligne pour charger ou décharger, la température)?		
Est-ce que les exigences des expéditeurs et des clients contribuent à la fatigue des conducteurs?		
En dehors de la conduite, existe-t-il des facteurs mentaux ou physiques qui contribuent à la fatigue des conducteurs?		
Existe-t-il des facteurs environnementaux, tels que la chaleur, le bruit, les vibrations, les conditions routières, qui contribuent à la fatigue du conducteur?		
Y a-t-il des facteurs qui rendent le repos (sieste) difficile dans le véhicule?		

DÉTERMINATION DU RISQUE

Sources d'information

La première étape consiste à **déterminer les risques d'accident** ou d'incident occasionnés par la fatigue au cours de vos activités, de celles des conducteurs et de tous les maillons de la chaîne de responsabilités. Pour repérer les dangers liés à la fatigue, utilisez les informations à votre disposition, notamment :

- > les postes de travail;
- > les horaires;
- > les trajets;
- > l'état de santé des conducteurs;
- > l'état des véhicules;
- > la charge de travail;
- > les rapports d'accident et d'incident;
- > les contraventions;
- > toute autre source d'information, telle que les commentaires et les remarques.

Analyse des données

La compilation des données et l'analyse des postes de travail peuvent permettre de **repérer et de comprendre les situations courantes** qui provoquent de la fatigue, par exemple :

- > des postes de travail qui demandent plus de 10 heures de conduite et de travail par période de 24 heures;
- > des postes de travail qui ne permettent pas un minimum de deux périodes consécutives de repos de 24 heures à la fin de chaque cycle de travail;
- > des postes de travail qui comportent de la conduite ou du travail de nuit et qui, de ce fait, limitent la possibilité de dormir la nuit.

Il en va de même pour les horaires, les affectations, les retards et autres événements. N'hésitez pas à prendre en considération toute situation qui pourrait contribuer à la fatigue, comme :

- > des horaires qui ne permettent pas de dormir **7 à 8 heures** consécutives par période de **24 heures**;
- > des affectations qui ne tiennent pas compte des déplacements avant et après le poste de travail, des retards, des interruptions et des congés de maladie ou autres absences;
- > des horaires imprévisibles qui donnent peu de temps aux conducteurs pour se préparer ou s'ajuster aux changements d'horaire;
- > une mauvaise planification des itinéraires, de sorte que peu de commodités sont offertes aux conducteurs (aires de repos, restaurants, etc.);
- > la charge de travail en dehors de la conduite (vérification avant le départ, chargement, déchargement) qui a une incidence sur la fatigue physique tout au long du voyage;
- > des retards causés par le temps d'attente (chargement et déchargement, passage aux frontières, etc.) qui augmentent les délais prévus;
- > des conducteurs qui n'ont pas reçu de formation sur la gestion de la fatigue;
- > des véhicules qui n'ont ni couchette ni système de ventilation adéquat;
- > des véhicules mal entretenus (entretien nécessaire pour réduire au minimum les vibrations et le bruit.



**N'HÉSITEZ PAS À PRENDRE EN
CONSIDÉRATION TOUTE SITUATION QUI
POURRAIT CONTRIBUER À LA FATIGUE.**

ÉVALUATION DU RISQUE

L'analyse de chacune des situations à risque cernées permet de déterminer le niveau de danger pour le conducteur et les autres usagers de la route. Cherchez à établir quelles peuvent être les conséquences de ces situations. Demandez-vous si ce danger peut affecter un conducteur ou toute autre personne et, si oui, de quelle manière. Certaines situations représentent un risque d'accident relativement faible en

raison de leur rareté. D'autres, toutefois, constituent un risque d'accident plus élevé, du fait qu'ils accentuent l'état de fatigue. Il est possible de connaître l'étendue du problème en demandant aux conducteurs de noter si les difficultés observées s'appliquent à leurs activités.

Une grille d'évaluation vous permet de mesurer le degré de risques d'accident liés à la fatigue que représentent vos activités.



**CHERCHEZ À ÉTABLIR QUELLES
PEUVENT ÊTRE LES CONSÉQUENCES
DE CES SITUATIONS.**

**DANS LE PROCESSUS D'ÉVALUATION
DES RISQUES, LA PARTICIPATION
DE TOUS EST TRÈS IMPORTANTE :
CONSULTEZ LES CONDUCTEURS.**



**UNE COMBINAISON DE DIFFÉRENTS FACTEURS DE RISQUE A UNE INCIDENCE
PLUS IMPORTANTE QU'UN FACTEUR ISOLÉ SUR LE RISQUE RELATIF D'ÊTRE
IMPLIQUÉ DANS UN ACCIDENT.**

Grille d'évaluation du degré de risques d'accident liés à la fatigue que représentent les activités de l'industrie du transport routier

Risque faible	Risque moyen	Risque élevé
De 40 à 50 heures de travail/semaine	De 50 à 70 heures de travail/semaine	Plus de 70 heures de travail/semaine
Horaires stables avec postes de travail de 10 heures ou moins	Horaires stables avec postes de travail variant de 10 à 14 heures	Horaires imprévisibles avec postes de travail de 14 heures par jour
Horaires qui tiennent compte des retards et de l'état des routes	Horaires qui parfois tiennent compte des retards	Horaires sans égard aux retards et qui poussent les conducteurs à conduire bien que leur degré de fatigue soit critique pour la sécurité
Conduite de nuit réduite au minimum	Conduite de nuit de deux à trois fois par semaine	Conduite de nuit plus de trois fois par semaine
Horaire disponible au moins une semaine à l'avance	Horaire disponible quelques jours à l'avance	Horaire disponible seulement 24 heures à l'avance ou moins
Courtes pauses tout au long du poste de travail	Courtes pauses vers la fin du poste de travail	Pauses sacrifiées pour augmenter les heures de conduite
Moins de 10 heures supplémentaires par semaine	De 10 à 20 heures supplémentaires par semaine	Plus de 20 heures supplémentaires par semaine
Conducteur presque toujours au repos entre 23 heures et 6 heures (creux circadien)	Conducteur au repos entre 23 heures et 6 heures (deux à trois fois par semaine)	Pas de repos pour le conducteur entre 23 heures et 6 heures, deux jours consécutifs par semaine
Possibilité, pour le conducteur, de dormir 7 à 8 heures consécutives, presque tous les jours	Possibilité, pour le conducteur, de dormir 7 à 8 heures consécutives, trois à quatre fois par semaine	Possibilité, pour le conducteur, de dormir 7 à 8 heures consécutives, moins de trois fois par semaine
Temps d'éveil de moins de 17 heures	Temps d'éveil de plus de 17 heures, mais de 19 heures ou moins	Temps d'éveil de plus de 19 heures
Absence d'un trouble du sommeil	Présence d'un « léger » trouble du sommeil (ex. : insomnie occasionnelle)	Présence d'un trouble du sommeil allant de modéré à grave (non traité)
Moins de 8 heures de conduite	Entre 8 et 12 heures de conduite	Plus de 12 heures de conduite
Succession de deux (ou moins) postes de travail de nuit de plus de 8 heures consécutives	Succession de trois postes de travail de nuit de plus de 8 heures consécutives	Succession de plus de trois postes de travail de nuit de plus de 8 heures consécutives

INTRODUCTION DE MESURES POUR RÉDUIRE LA FATIGUE ET LE RISQUE D'ACCIDENT

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 de le réduire au minimum. Ainsi, dans une planification judicieuse des voyages, du temps de repos pour le conducteur est prévu au « bon moment », c'est-à-dire idéalement toutes les deux heures et lors des creux circadiens (en début d'après-midi et la nuit). De plus, l'horaire doit être suffisamment souple pour permettre au conducteur de bien réagir en cas de délais imprévus. Il s'agit d'une façon de réduire les risques au minimum.

Les mesures à long terme, telle la planification des horaires, appuyées par des mesures à court terme, telles des siestes et de courtes pauses, sont les meilleurs moyens de réduire les risques d'accident. Les mesures à long terme relèvent de la responsabilité des gestionnaires d'horaires et des répartiteurs.

LES SIESTES ET LA CAFÉINE
SONT EFFICACES À COURT
TERME, MAIS ELLES NE
REMPLENT PAS LE SOMMEIL
CONTINU DE QUALITÉ.



SELON LA LOI, L'EMPLOYEUR DOIT
S'ASSURER QUE LE MILIEU DE TRAVAIL
EST SAIN ET SÉCURITAIRE.

À court terme

À court terme, c'est le conducteur qui a le pouvoir d'intervenir. **Cependant, il est important qu'il prenne connaissance de ces mesures et qu'on lui donne la possibilité de les inclure dans son horaire.** Dès les premiers signes de fatigue, il doit s'arrêter et prendre une pause. Conduire sous des températures extrêmes nécessite de prendre de courtes pauses dans un contexte où les conditions sont les meilleures. Il doit profiter de ces pauses pour faire une sieste et prendre un café s'il ressent de la fatigue et qu'il doit reprendre la route.

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.



CONDUIRE SOUS DES TEMPÉRATURES EXTRÊMES NÉCESSITE DE PRENDRE DE COURTES PAUSES DANS UN CONTEXTE OÙ LES CONDITIONS SONT LES MEILLEURES.

Aide-mémoire pour le conducteur

Sugérez au conducteur de :

- 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 d'être alerte (inertie du sommeil).

À moyen terme

La meilleure façon de gérer efficacement la fatigue est de bien planifier les postes de travail et les trajets de voyage. Ces mesures permettent aussi de s'assurer d'avoir 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 doivent participer à l'aménagement des horaires, étant donné que les postes de travail les affectent de différentes façons (par exemple, leurs responsabilités familiales). De plus, la formation et l'information sur la fatigue jouent un rôle important dans la réduction de la fatigue des conducteurs.



**LA PLANIFICATION DES HORAIRES
DES CONDUCTEURS DOIT TENIR COMPTE
DES PÉRIODES DE TRAVAIL ET DE REPOS
RÉCENTES ET À VENIR**

Aide-mémoire pour le conducteur

- Établissez les postes de travail en tenant compte des meilleures possibilités de sommeil et de repos.
- Prévoyez le temps de chargement et de déchargement.
- Remplacez un conducteur qui a déjà accumulé de la fatigue par un conducteur reposé.
- Gardez les horaires aussi réguliers et prévisibles que possible.
- Offrez une formation adéquate à vos conducteurs. La formation et l'information doivent porter sur :
 - le cycle circadien (l'horloge interne);
 - les symptômes de fatigue et l'évaluation des risques liés à la fatigue;
 - les contre-mesures sur la fatigue, tels des postes de travail bien adaptés;
 - les méthodes de gestion de la fatigue (ex. : déclaration des incidents);
 - l'usage et les effets des drogues et de l'alcool;
 - les bienfaits de bonnes habitudes de vie (saine alimentation, exercice physique) sur le sommeil;
 - la planification du voyage (itinéraires qui tiennent compte des aires de repos);
 - la loi et les responsabilités au sujet de la gestion de la fatigue.

À long terme

Aptitude à conduire

La gestion de la fatigue suppose que les conducteurs sont bien reposés et aptes à conduire. L'aptitude à conduire nécessite que le conducteur et le transporteur se comportent de façon à réduire au minimum les risques d'accident liés à la fatigue. Ils doivent donc établir des mesures, des marches à suivre et des pratiques afin de s'assurer que les conducteurs sont bien reposés et prêts à conduire de façon sécuritaire.

Équipements

Les couchettes, le système de ventilation et tout autre équipement doivent respecter les exigences légales. Un suivi d'entretien doit être mis en place afin de s'assurer que l'équipement est approprié pour le travail à exécuter.

Services

Les services fournis peuvent varier selon la nature de l'entreprise et devraient comprendre des salles de repos bien aménagées avec douche et toilettes sur les lieux du port d'attache. Au moment de tracer l'itinéraire, l'endroit où se trouvent des aires de repos devrait être pris en considération.



L'APTITUDE À CONDUIRE NÉCESSITE QUE LE CONDUCTEUR ET LE TRANSPORTEUR SE COMPORTEMENT DE FAÇON À RÉDUIRE AU MINIMUM LES RISQUES D'ACCIDENT LIÉS À LA FATIGUE.

Aide-mémoire pour le conducteur

- Évaluez les cycles (travail, conduite et repos) récents des conducteurs.
- Faites connaître la politique sur la consommation d'alcool et de drogues.
- Avisez les conducteurs de leur prochain départ au moins 24 heures à l'avance.
- Sensibilisez les conducteurs à la nécessité de prendre régulièrement des périodes de repos pour prévenir la fatigue ou récupérer.
- Empêchez un conducteur qui n'est pas apte à conduire de partir.
- Maintenez vos équipements en bon état :
 - munissez les véhicules d'une couchette appropriée;
 - ayez un système de climatisation et de chauffage qui fonctionne convenablement;
 - ayez des sièges ajustables à tous les conducteurs;
 - repérez les éléments qui contribuent aux bruits et aux vibrations excessifs et réparez rapidement les équipements défectueux.

ÉVALUATION ET MISE À JOUR DES MESURES

Tout comme l'équipement et les camions doivent être entretenus, les pratiques entourant l'élaboration des horaires de travail doivent être revues périodiquement et mises à jour. Il faut aussi évaluer régulièrement l'efficacité des mesures et des pratiques mises en place pour contrer la fatigue des conducteurs. Au besoin, des corrections doivent être apportées afin de toujours s'ajuster à la situation du moment.

Révision des activités et des risques

Outre les modifications ou les améliorations à apporter à la suite d'incidents, il est important d'évaluer périodiquement les activités. Pour ce faire, il y a lieu de demander aux conducteurs s'il existe des situations entraînant l'accumulation de fatigue. L'information notée dans le cadre du programme de gestion de la fatigue peut aussi servir lors de l'évaluation périodique des progrès accomplis.

Aide-mémoire pour le conducteur

Réévaluez les risques selon les réponses aux questions suivantes.	Oui	Non
Dans la période de travail qui vient de se terminer, les conducteurs ont-ils eu le temps nécessaire pour se préparer à de longs voyages, pour retourner frais et dispos au travail ou pour être en mesure de faire face aux changements d'horaire (passer du travail de jour au travail de nuit)?		
Dans les postes de travail, du temps pour les délais ou autres problèmes qui causent des retards sur la route est-il prévu?		
Au cours de cette période, est-ce que les conducteurs ont eu la possibilité de prendre suffisamment de repos et de dormir la nuit?		
Est-ce que les pratiques des clients et des consignataires ont occasionné des problèmes d'accumulation de fatigue pour les conducteurs?		
Existe-t-il des moyens pour que les clients et les consignataires changent leurs façons de faire afin de faciliter le cycle travail-repos (par exemple, faire le chargement le matin afin de permettre au conducteur de se coucher plus tôt)?		

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 de mettre en relief les voyages, 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.

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.

Aide-mémoire pour les gestionnaires

Tout accident ou incident lié à de la fatigue du conducteur doit être répertorié.

- Accident ou incident où le conducteur reconnaît les signes de la fatigue.
- Accident ou incident qui implique le véhicule sans aucune trace de freinage, aucune manœuvre d'évitement.
- Accident ou incident sur une voie rapide, un trajet monotone.
- Accident ou incident au moment d'un creux circadien.
- Présence d'un autre facteur pouvant causer de la fatigue (panne du véhicule, délais de livraison, circulation, etc.).
- Contravention pour excès de vitesse dû à un retard.
- Présence d'un accident ou d'un incident dans le rapport de voyage.



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.

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.

Si l'enquête révèle qu'une ou des procédures internes n'ont pas été respectées, trouvez-en la ou les raisons.

- Assurez-vous que les conducteurs comprennent les directives.
- Faites une mise à jour de la formation.
- Établissez, avec les conducteurs, des horaires qui leur permettent de se reposer suffisamment.
- Précisez, avec les conducteurs qui n'ont pas observé les marches à suivre, les conditions d'emploi qu'ils doivent respecter.
- Informez de vos obligations les expéditeurs ou les consignataires dont les demandes et les attentes sont irréalisables et modifiez les contrats de travail en conséquence.

GESTION DES RETARDS ET DES IMPRÉVUS

Malgré une bonne gestion de la fatigue, des situations particulières peuvent survenir; elles dérangent les horaires et limitent les possibilités de se reposer au bon moment. La stratégie de gestion doit permettre aux conducteurs et à l'exploitant (ou aux répartiteurs) de prendre en considération les événements imprévus et d'ajuster, au besoin, le temps pour faire le travail, et ce, tout au long du voyage. Dans plusieurs cas, le conducteur doit prendre des décisions. Aussi une bonne formation, des marches à suivre et des pratiques recommandées sont-elles très utiles.

Ces situations peuvent inclure :

- > une panne du véhicule;
- > la circulation;
- > l'état de la route;
- > les conditions climatiques;
- > les retards de chargement et de déchargement;
- > les attentes (à la frontière, à l'entrée du port, etc.).

Exemple

Un accident de la route occasionne une heure de retard pour se rendre chez l'expéditeur. Le conducteur doit rattraper le temps perdu pour respecter l'horaire prévu.

Évaluer le risque

Il faut considérer les périodes de travail et de repos accumulées par les conducteurs depuis les 24 dernières heures et évaluer les possibilités pour ces derniers de prendre du repos lors des 24 prochaines heures.



DANS PLUSIEURS CAS, LE CONDUCTEUR DOIT PRENDRE DES DÉCISIONS. AUSSI UNE BONNE FORMATION, DES MARCHES À SUIVRE ET DES PRATIQUES RECOMMANDÉES SONT-ELLES TRÈS UTILES.

Si de courtes pauses ont été prises régulièrement par les conducteurs et qu'une période de repos principale d'au moins 8 heures lors des 24 dernières heures a été prise, une augmentation du temps de conduite et de travail peut être envisagée (dans le respect de la réglementation), mais une période plus étendue de repos devra suivre pour compenser. On pourra donc ajuster les horaires de travail en conséquence.

Solution possible

Pour compenser un temps de travail plus long, permettre une période de repos plus longue dans les 24 prochaines heures.

Principe général

Plus de repos et moins de travail dans le poste de travail subséquent doivent compenser une plus longue période continue de travail.



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.

AUTRES OUTILS DE GESTION DE LA FATIGUE

RAPPEL DES PRATIQUES DE BASE POUR UNE GESTION EFFICACE DE LA FATIGUE



1

Planifiez les horaires pour maximiser les occasions de sommeil et de repos au meilleur moment (la nuit, notamment, entre 22 h et 7 h).

2

Planifiez les horaires de manière à y incorporer les retards typiques.

3

Prévoyez une période de repos plus importante entre les cycles de travail afin de permettre au conducteur de bénéficier de deux périodes consécutives de 10 heures de repos (prises préférablement la nuit, notamment entre 22 h et 7 h), pour compenser le manque de sommeil régulier.

4

Limitez l'accumulation d'une dette de sommeil en prévoyant au moins deux périodes de repos consécutives de 24 heures toutes les semaines.

5

APRÈS UNE COURTE PÉRIODE DE REPOS, PRÉVOYEZ UNE PÉRIODE DE REPOS PLUS LONGUE.



6

À la suite d'un long poste de travail, prévoyez un poste écourté le jour suivant (cette mesure donnera la possibilité au conducteur de prendre plus de sommeil et de repos).



7

Encouragez vos conducteurs à faire des pauses et des siestes, à prendre des repas sains et à faire de l'exercice, comme mesures à court terme.

8

METTEZ EN PLACE DES HORAIRES DE TRAVAIL LES PLUS RÉGULIERS POSSIBLE.

9

Prenez en considération, dans les horaires de travail, le temps qui doit être consacré aux besoins normaux de la vie (repas, sommeil, hygiène, aller-retour au port d'attache, vie familiale, vie affective, travaux ménagers, etc.).

10

Ayez conscience que l'organisme a des limites à « compenser » et que dormir régulièrement 7 à 8 heures consécutives est essentiel.

11

DEMANDEZ AUX CONDUCTEURS DE S'ARRÊTER À UN ENDROIT SÉCURITAIRE POUR SE REPOSER AUSSITÔT QUE SE MANIFESTENT LES PREMIERS SIGNES DE FATIGUE.

!

ENCOURAGEZ VOS CONDUCTEURS À FAIRE DES PAUSES ET DES SIESTES, À PRENDRE DES REPAS SAINS ET À FAIRE DE L'EXERCICE, COMME MESURES À COURT TERME.

AUTRES OUTILS DE GESTION DE LA FATIGUE

FICHE DE TRAVAIL SUR LA GESTION DE LA FATIGUE

Énumération des facteurs de risque liés à la fatigue

Quel est le niveau de risque que représentent ces facteurs?

Énumération des mesures à court terme utilisées ou proposées contre la fatigue

Énumération des mesures à long terme utilisées ou proposées contre la fatigue

Date de la dernière révision des mesures



À RETENIR

Les différents acteurs de l'industrie du transport routier ont tous une responsabilité afin de minimiser les risques de fatigue au volant et d'offrir un environnement de conduite sécuritaire. Il s'agit d'une chaîne de responsabilités dans laquelle chacun doit être alerte et signaler les risques pour les conducteurs. Les employeurs doivent non seulement remplir leurs obligations légales, mais aussi avoir une grande préoccupation pour la santé et la sécurité des conducteurs.

La plupart des contextes d'entreprises permettent de dégager des solutions à la fatigue au volant qui pourront satisfaire de hauts standards de sécurité. Afin d'y arriver, les acteurs de l'industrie doivent maintenir une communication efficace et prendre en considération les préoccupations de chacun, notamment celles des conducteurs. Prenez soin de vos conducteurs, car ils sont le cœur de l'industrie du transport routier.



**POUR PLUS
D'INFORMATIONS:**
saaq.gouv.qc.ca/fatigue