

FATIGUE AU VOLANT



ÉTAT DE LA SITUATION

La fatigue est l'une des principales causes d'accidents sur les routes du Québec. Chaque année, en moyenne, de 2011 à 2015, elle aurait été en cause pour :

- 87 décès (22 % du nombre de décès);
- 324 blessés graves (18 % du nombre de blessés graves);
- 8 359 blessés légers (23 % du nombre de blessés légers).

LE CADRE LÉGISLATIF

Il n'existe pas encore de « test de fatigue » capable de la détecter et de la calibrer, ce qui complexifie l'adoption de mesures législatives qui permettraient aux policiers d'intervenir auprès des conducteurs dont les facultés sont affaiblies par la fatigue. Dans ce contexte, la sensibilisation et la prévention restent des outils à privilégier.

UNE PROBLÉMATIQUE QUI CONCERNE TOUS LES CONDUCTEURS

Certaines personnes sont plus à risque de conduire fatiguées, notamment :

- les conducteurs de moins de 30 ans, surtout les hommes;
- les travailleurs affectés à des horaires irréguliers, y compris les travailleurs de nuit;
- les conducteurs de véhicules lourds : l'industrie est encadrée depuis de nombreuses années par une réglementation sur les heures de conduite et de repos;
- les personnes souffrant d'un trouble du sommeil non diagnostiqué ou non traité;
- de façon générale, toutes les personnes qui manquent de sommeil ou qui ont un sommeil de mauvaise qualité.

Comme l'alcool, la fatigue affecte la capacité à conduire. Elle nuit à la concentration, au jugement et aux réflexes, mais aussi à la mémoire, à l'humeur et à la façon dont le conducteur traite les informations qui proviennent de son environnement. Cette diminution générale de la vigilance peut mener à des erreurs de conduite, et ce, bien avant que le conducteur cogne des clous ou s'endorme au volant.

DES CAUSES MULTIPLES

Certaines causes de fatigue au volant sont liées à la biologie et au sommeil (ex. : quantité et qualité du sommeil, durée d'éveil, horloge biologique interne qui rend certaines heures du jour plus à risque). D'autres causes sont liées à la tâche et aux activités du conducteur (ex. : temps passé à conduire, complexité de la tâche, monotonie de la route).

Le manque de sommeil, les horaires surchargés par les obligations professionnelles, familiales et sociales, l'utilisation d'appareils électroniques, surtout lorsque cela empiète sur les heures de sommeil, etc., contribuent à la création, pour une part importante de la population, d'une situation de « fatigue permanente », dont les causes ne sont pas facilement modifiables. En conséquence, la conduite en état de fatigue reste un comportement répandu et socialement toléré.

LES BANDES RUGUEUSES

Certains dispositifs permettent d'alerter un conducteur qui somnole ou est distrait, et ainsi de réduire le risque d'accident et la gravité d'un accident. Prenons, par exemple, les bandes rugueuses sur l'accotement ou entre deux voies à sens contraire, qui attirent l'attention du conducteur qui a quitté partiellement sa voie, en produisant des vibrations inconfortables et bruyantes.

LES HALTES ROUTIÈRES ET VILLAGES-RELAIS

Les haltes routières, les aires de services et les villages-relais constituent des lieux d'arrêt sécuritaires accessibles en tout temps pour les usagers de la route. Situés à intervalles réguliers le long des principaux axes routiers (autoroutes, routes nationales et régionales), ils offrent des aires de repos, des services et de l'information. La modernisation du réseau est en cours afin de diversifier les services et d'améliorer la qualité d'accueil des installations pour ainsi offrir des arrêts agréables et sécuritaires.



PISTES DE RÉFLEXION

En matière de fatigue au volant, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec?

Selon vous, les haltes routières, aires de services et villages-relais, permettant aux conducteurs de se reposer en toute sécurité, sont-ils en nombre suffisant, adéquats et bien répartis sur le territoire québécois?