

4

L'ÉTAT PHYSIQUE DU CONDUCTEUR

La fatigue du conducteur →

Les effets du stress sur la conduite →

La fatigue du conducteur

Responsable d'un accident sur trois sur autoroute, la fatigue au volant doit être prise très au sérieux.

Selon les statistiques internationales, entre 20 et 30% des accidents de circulation professionnels sont liés à des problèmes de somnolence. Le manque de sommeil, les perturbations du rythme circadien liées au travail posté et la somnolence diurne liée à un syndrome d'apnée du sommeil en sont les principales causes.

La fatigue est source d'accident surtout lors de longs trajets sur des routes monotones, qui ne sollicitent pas l'attention soutenue du conducteur.

Les personnes à risque pour avoir un syndrome d'apnée du sommeil

- Les obèses : avec un Body Mass Index >30 [BMI = poids (kg) / (taille (m))²]
- Les ronfleurs (ronflements forts et réguliers)
- Les personnes avec des arrêts respiratoires lors du sommeil
- Les personnes avec un cou court et large
- Les hypertendus
- Les personnes avec une «Epworth sleepiness scale» ≥ 15 (consulter le questionnaire (disponible dans la boîte à outils))
- Les personnes fatiguées le matin

Les facteurs favorisant voire aggravant la fatigue

Mieux connaître ces facteurs vous permet d'éviter d'accumuler les risques.

- **Le manque de sommeil :** un conducteur sur deux réduit son temps de sommeil au moment des départs en vacances. Ce manque de repos diminue votre concentration sur la route et accélère l'apparition des signes de fatigue. Une bonne nuit de sommeil avant de longs trajets reste incontournable.
- **Un repas trop riche :** un repas trop lourd et/ou agrémenté d'un peu de vin entraîne une période de digestion propice à l'endormissement. C'est pour cela que le début de l'après-midi est une période à risque. Mangez léger lorsque vous êtes en déplacement.
- **Aération/chauffage/climatisation :** une mauvaise aération de l'habitacle peut aggraver votre état de fatigue. C'est également le cas d'un excès de chauffage ou de climatisation. Veillez toujours à n'avoir ni trop chaud ni trop froid.
- **Médicaments :** certains médicaments sont peu recommandés voire incompatibles avec la conduite. Des pictogrammes (visibles sur l'emballage) vous renseignent rapidement sur cet état de fait. Dans tous les cas, reportez-vous toujours à la notice ou, en cas de doute, consultez votre médecin ou votre pharmacien.

Les pauses font partie des longs trajets

Il est nécessaire de s'arrêter toutes les deux heures et plus si nécessaire, dès les premiers signes de fatigue. En effet, contrairement à la faim ou la soif, le sommeil est irrésistible. Si vous tentez de lutter contre lui, il reprendra ses droits tôt ou tard.

- **Tout le monde descend :** sur une aire de repos ou dans un lieu calme et protégé, descendez de votre véhicule. Ouvrez les portières pour bien aérer l'habitacle. Vous avez soif : buvez, de l'eau évidemment. Si vous avez faim, mangez léger et équilibré.
- **On se détend :** voilà quelques heures que vous êtes assis et concentré sur la route. Rien de tel que quelques mouvements pour détendre vos muscles engourdis. Pour ce faire, la marche est un bon début (au moins deux fois le tour du véhicule, ou une promenade de 5 minutes sur l'aire de repos). Respirez profondément plusieurs fois, en inspirant par le nez et en expirant par la bouche.
- **Si rien n'y fait :** une pause détente peut ne pas suffire. Il n'y a pas de secret, pour repartir frais et en bonne disposition, le sommeil est parfois la seule solution. 10 minutes suffisent pour vous requinquer. Étendez votre siège, fermez les yeux et relaxez-vous au maximum. Ne cherchez pas à dormir à tout prix, vous vous reposez, c'est l'essentiel. De même, ne dormez pas plus de 15 minutes. Vous aurez du mal à vous réveiller d'une sieste trop longue. Si besoin, pensez à programmer un réveil.

Saviez-vous que...

- **L'air frais** n'aura qu'un effet passager. En ouvrant grand votre fenêtre, vous vous reconcentrez sur la route pendant un instant, mais les signes de fatigue réapparaîtront très vite
- **Boire un café** pour se réveiller est l'une des idées reçues la plus répandue. La caféine met un certain temps à être absorbée par l'organisme. L'effet n'est donc pas immédiat, et surtout de courte durée
- **Écouter de la musique**, pousser la chansonnette ou augmenter le son de l'autoradio pourrait vous déconcentrer de votre conduite
- **Fumer** en conduisant peut gêner non seulement vos gestes au volant, mais la fumée réduit la quantité d'oxygène disponible dans l'habitacle. Le manque d'air favorise l'apparition de la fatigue

Quelques conseils

- Veillez à dormir 8 heures par jour dans de bonnes conditions (sans bruit, sans lumière, chambre bien aérée)
- Mangez léger et buvez assez d'eau avant de prendre la route
- Faites des pauses actives régulières (marchez un peu) au moins toutes les 2 heures
- En cas de somnolence, arrêtez-vous pour dormir un peu (+/- une demi-heure)
- Faites diagnostiquer si vous êtes porteur du syndrome d'« apnée du sommeil ». Si vous êtes une personne à risque, faites le traitement nécessaire. Le traitement permet de diminuer le risque d'accident lié à la somnolence diurne causée par le syndrome d'apnée du sommeil

Les effets du stress sur la conduite

Qu'est-ce que le stress ?

Le stress (en anglais : pression émotionnelle, de l'ancien français destresse), ou syndrome général d'adaptation, est l'ensemble des réponses d'un organisme soumis à des pressions ou contraintes de la part de son environnement.

La notion de stress a été introduite par l'endocrinologue Hans Selye, qui publie en 1956 *The stress of life* (Le stress de la vie). Il y décrit le mécanisme du syndrome d'adaptation, c'est-à-dire l'ensemble des modifications qui permettent à un organisme de supporter les conséquences d'un traumatisme naturel ou opératoire.

Le stress est ressenti lorsqu'un déséquilibre est perçu entre ce qui est exigé de la personne et les ressources dont elle dispose pour répondre à ces exigences.

Bien que le stress soit perçu psychologiquement, il peut également porter atteinte à la santé physique.

Parmi les générateurs de stress les plus fréquents, on trouve les facteurs suivants :

- Pression du temps
- Obligation de performance
- Manque d'autonomie
- Conflits avec les supérieurs hiérarchiques, les subordonnés ou les collègues
- Problèmes avec des clients
- Horaires de travail (travail posté, heures

supplémentaires) ne permettant pas de récupération physiologique

- Manque de reconnaissance
- Incertitude sur l'avenir professionnel
- Changements organisationnels ou technologiques
- Sous-charge, surcharge, responsabilité liée à l'exécution de la tâche
- Conditions de travail (bruit, chaleur, manque d'espace, travail devant écran etc.)
- Surcharge d'informations
- Perturbations permanentes, sonnerie permanente du téléphone

Quels sont les facteurs générateurs de stress, spécifiques à la situation de conduite d'un véhicule ?

Les facteurs ont trait entre autres aux aspects suivants :

- Conditions du trafic (densité du trafic, trafic aux heures de pointe, embouteillages, chantiers, régulation de la circulation peu compréhensible...)
- Conditions environnementales (aquaplaning, verglas, circonstances de luminosité et de visibilité, températures extrêmes, vent et courants d'air, air vicié dans l'habitacle)
- État et qualité du véhicule (réglages du siège, l'ergonomie des pédales et des instruments, l'éclairage à l'intérieur et à l'extérieur, la climatisation de l'habitacle)

- Nuisances acoustiques (des moteurs et du revêtement des chaussées, des pneus...)
- Distractions (musique et conversations pendant la conduite, téléphoner en conduisant, utilisation du GPS)
- Manœuvres de conduite (dépassements, virages rapides, etc.)
- Exigence diminuée (monotonie et ennui)
- Complexité de l'environnement routier et urbain
- Prédispositions – quand le stress monte avec nous en voiture (stresseurs biologiques, rythme chronobiologique, état de santé et douleurs physiques, situations de la vie privée, risques de stress liés au travail, etc.)

Le vécu par le conducteur de ce type de risques de stress est individuel et dépend aussi des variables suivantes :

- Type, intensité, nombre et durée des risques de stress
- Évaluation de la situation
- Capacité dont pense disposer la personne pour gérer la situation

Le stress au travail peut-il avoir des effets négatifs sur la conduite ?

S'il est difficile d'établir un lien de cause à effet précis entre des générateurs de stress et un accident de la route, il est toutefois indéniable qu'un excès de stress au volant augmente les risques d'incident ou d'accident de la route parce qu'il influe directement sur le comportement du conducteur et sur sa capacité de traiter l'information.

Quelques conseils

Dans la mesure du possible, une démarche de prévention devrait passer par une réduction de l'exposition aux risques.

Par un remaniement de l'**organisation du travail**, les actions suivantes permettent d'amortir les risques de stress au volant :

- Une meilleure organisation du travail, l'optimisation de la répartition des tournées, la mise en place d'un filtre entre le client et le conducteur (dispatch, hotline)... pour pallier aux contraintes horaires de livraison ou de rendez-vous
- La préparation des déplacements, en prenant en compte l'état du trafic et les conditions météorologiques, ainsi que le choix de l'itinéraire pour faire face à la densité du trafic ou aux conditions de conduite dégradées (pluie, brouillard, chaussée glissante, véhicule en mauvais état...)

- Éviter les distractions dues au travail pendant la conduite du véhicule (téléphoner en conduisant, discussions au contenu complexe ou stressant...)
- Faire en sorte que le travailleur dispose d'un véhicule approprié et en bon état pour les déplacements dans le cadre du travail
- Éviter les déplacements dans la mesure du possible (utilisation des nouvelles technologies de communication, regroupement de rendez-vous ou de réunions hors entreprise pour en limiter le nombre...)
- Réduire l'exposition au risque routier lors de déplacements (recours aux transports publics, ce qui permet d'ailleurs de préparer sa réunion pendant le trajet, restriction de l'usage des deux-roues à des besoins très spécifiques...)
- Ces efforts ciblés doivent faire part d'une démarche globale de gestion des risques en entreprise. En effet, les causes du stress au volant ne se limitent pas à la conduite elle-même mais dépendent aussi de facteurs liés au travail et à la vie privée

L'entreprise peut utilement intervenir

- dans la gestion des relations de travail (mettre en place des principes de respect et de comportements entre salariés ; former le management et le personnel à la « gestion des conflits » ; accompagner et soutenir les salariés victimes de stress...)
- dans l'aménagement des contraintes de travail (adapter l'aménagement des temps de travail, analyser les expériences pour identifier et valoriser les bonnes pratiques de réduction de la charge de travail...)
- dans la gestion de ressources humaines pour la qualité de vie au travail (une communication claire des attentes, des buts et objectifs face aux salariés ; sensibiliser le personnel aux risques psychosociaux et leur proposer des moyens d'action...)
- dans une gestion humaine des changements (mettre en place une démarche de communication interne et faire participer les salariés. Dans tout projet de changement majeur, monter un plan de formation pour accompagner le changement de l'organisation...)

Exemple : Les risques de stress spécifiques liés au travail dans le secteur des transports

L'attention doit également être portée sur des risques spécifiques non dus à la conduite elle-même et qu'on retrouve dans certains secteurs, notamment celui des transports (chauffeurs de taxi, conducteurs d'autobus, le personnel des chemins de fer et des compagnies aériennes). En effet, les risques de violence ou d'agression y sont bien présents.

Selon un article de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), les travailleurs du secteur des transports doivent faire face à au moins deux exigences importantes liées à leur travail :

- la frustration du public en cas d'attente ;
- l'attitude à adopter face à des groupes spécifiques de membres de la population ayant un comportement parfois capricieux et imprévisible.

Boîte à outils

- Fatigue : évaluez-vous à l'aide du [questionnaire](#) du STM. Si vous êtes une personne à risque, parlez-en à votre médecin traitant ou à votre médecin du travail.

Sources : [Service de santé au travail multisectoriel \(STM\)](#), [La Prévention Routière \(France\)](#), [Chambre des Salariés](#)