

LA FATIGUE DES CONDUCTEURS DANS LE TRANSPORT PAR ROUTE EN EUROPE



Résumé d'une nouvelle étude de l'ETF

La fatigue des conducteurs est largement reconnue comme un facteur de risque majeur qui réduit la sécurité routière et constitue une menace, non seulement pour les conducteurs, mais aussi pour tous les usagers de la route. Cependant, peu de recherches ont été menées sur la fatigue des conducteurs dans le transport commercial, et aucune étude ou rapport approfondi à l'échelle de l'UE n'a été consacré à ce sujet au cours des 15 dernières années.

Le double objectif de cette étude consiste, premièrement, à décrire la nature et l'ampleur de la fatigue des conducteurs dans le secteur du transport routier de passagers et de marchandises en Europe. Deuxièmement, elle se propose d'examiner les conditions de travail spécifiques des conducteurs professionnels et la manière dont ces conditions entraînent une fatigue généralisée dans le secteur. Très peu d'études ont analysé la fatigue des conducteurs de bus, d'autocars et de camions dans le contexte de leur environnement et de leurs conditions de travail spécifiques ou des conditions économiques générales du secteur.

L'étude a passé en revue la littérature existante sur la relation entre la sécurité et les causes et contre-mesures affectant

la fatigue chez les conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions. Elle se fonde sur une analyse des données primaires recueillies dans le cadre d'une enquête en

ligne menée auprès de quelque 2800 conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions en Europe, ainsi que sur des entretiens approfondis et des ateliers auxquels ont participé des conducteurs, des représentants syndicaux et des experts scientifiques.

Ressentir de la fatigue n'est pas une décision consciente ou délibérée ; il s'agit plutôt d'un processus mental et physique autonome

DÉFINIR LA FATIGUE DES CONDUCTEURS

La fatigue étant définie de diverses manières, certains conducteurs ne connaissent pas ses symptômes et peuvent même ignorer qu'ils sont fatigués jusqu'à ce qu'un accident se produise. Cependant, de nombreuses définitions partagent l'idée que la fatigue est un état causé par un effort

prolongé. C'est un état qui se manifeste sur le plan physiologique, cognitif et émotionnel. Chez les conducteurs, elle entraîne une diminution des fonctions mentales et physiques, ce qui se traduit par un mauvais contrôle de la direction, une diminution du temps de réaction, un mauvais suivi de la vitesse et une perte d'attention et de perception des dangers. Ressentir de la fatigue n'est pas une décision consciente ou délibérée ; il s'agit plutôt d'un processus mental et physique autonome.

Les accidents liés à la fatigue sont souvent caractérisés par une perte de contrôle importante qui se traduit par une trajectoire involontaire du véhicule et l'absence de réaction de freinage. Les accidents de la route impliquant des véhicules lourds ont tendance à être plus graves que les autres collisions, avec de graves conséquences pour toutes les personnes concernées, car la taille et la masse des véhicules impliquent des forces bien plus importantes et plus destructrices. En Europe, en 2016 (selon les dernières données disponibles, issues de la base de données EU CARE), 4002 personnes ont été tuées dans des accidents de la route impliquant des camions, et 594 personnes dans des accidents impliquant des bus ou des autocars.

Il se peut qu'une liste exhaustive des symptômes de la fatigue des conducteurs ne fasse pas l'unanimité, mais il est largement admis parmi les conducteurs d'autobus, d'autocars et de poids lourds que la fatigue

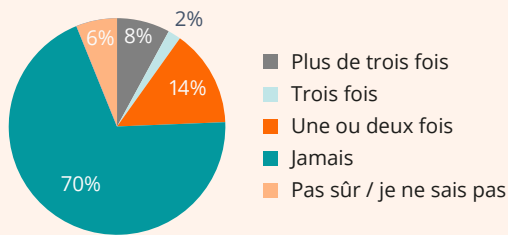
Les accidents de la route impliquant des véhicules lourds ont tendance à être plus graves que les autres collisions

* La fatigue dans le transport par route en Europe. Par Katrin Vitols et Eckhard Voss, wmp consult, pour l'ETF. Publié en juin 2021. © Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Le rapport est disponible au format PDF via le lien <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>

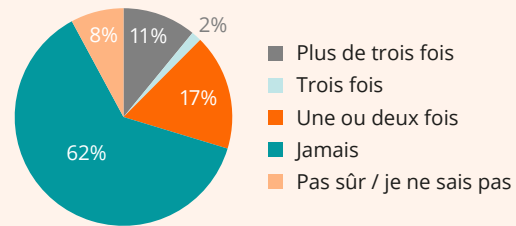


Au cours des 12 derniers mois, combien de fois vous êtes-vous endormi au volant ?

Chauffeurs d'autobus/d'autocars (n = 669)



Conducteurs de poids lourds (n = 2,159)



des conducteurs est un problème grave à travers l'Europe. De nombreux conducteurs considèrent la fatigue comme un trait caractéristique de la profession de conducteur.

60% DES CONDUCTEURS SONT FATIGUÉS AU VOLANT

Les résultats de l'enquête montrent qu'environ deux tiers des conducteurs professionnels se sentent régulièrement fatigués au volant (66% des conducteurs d'autobus et d'autocars interrogés ; 60% des conducteurs de poids lourds interrogés). Environ un quart à près d'un tiers des conducteurs ont admis s'être endormis au volant au moins une fois au cours des douze derniers mois (24% des conducteurs d'autobus et d'autocars ; 30% des conducteurs de camions). Cependant, nos entretiens ciblés montrent également que les conducteurs ont généralement peur de signaler de tels incidents, car ils craignent que cela ait des répercussions sur leur emploi. L'ampleur réelle du problème pourrait potentiellement être bien plus importante.

Malgré la reconnaissance de la fatigue comme facteur de risque d'accident, et malgré l'existence d'une législation au niveau européen sur les temps de conduite et de repos, il ressort de la présente étude que la fatigue des conducteurs est un problème répandu et structurel dans le secteur du transport routier de passagers et de marchandises en Europe.

LES MAUVAISES CONDITIONS DE TRAVAIL EN SONT LA CAUSE

Bien qu'il existe une grande variété de causes possibles de la fatigue des conducteurs, les études existantes ne portent que sur quelques-unes d'entre elles. Les facteurs souvent cités dans les études sont le manque de sommeil, un sommeil de mauvaise qualité et des exigences spécifiques en matière de sommeil. Cette étude va toutefois un peu plus loin et montre que les mauvaises conditions de travail et d'emploi font partie

des raisons sous-jacentes qui expliquent le manque de sommeil en premier lieu.

De longues heures de travail

La durée totale du temps de travail est un facteur clé de la fatigue. Les horaires de travail des conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions sont particulièrement longs, ce qui ne laisse pas suffisamment de temps pour satisfaire les besoins fondamentaux de récupération et de sommeil régénérateur, et encore moins pour parvenir à un équilibre satisfaisant entre vie professionnelle et vie privée.

88% des chauffeurs de poids lourds et 60% des chauffeurs d'autobus et d'autocars interrogés travaillaient plus de 40 heures par semaine – ce qui est considéré comme la norme dans la plupart des autres secteurs et professions – et une proportion significative de ces chauffeurs travaillait plus de 50 heures par semaine.

Les bas salaires

Il existe une relation directe entre le niveau de rémunération des conducteurs et leurs horaires de travail prolongés. Une proposition commune des conducteurs interrogés était que le temps de travail devrait être réduit afin de diminuer la fatigue des conducteurs. Cependant, les conducteurs ont également fait remarquer que la réduction du temps de travail nécessiterait une augmentation des salaires, qui impliquent généralement des taux horaires extrêmement bas.

Obligé de travailler pendant les pauses

Les conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions déclarent souvent devoir utiliser leurs pauses pour

Environ un quart à près d'un tiers des conducteurs ont admis s'être endormis au volant au moins une fois au cours des douze derniers mois

des activités qui constituent un « autre travail » (tel que défini dans la législation européenne régissant le secteur) : des tâches telles que la recherche de places de stationnement, la supervision des activités de chargement et de déchargement ou le chargement et le déchargement des bagages des passagers, l'aide à l'embarquement des passagers et d'autres activités, l'interaction avec les dispatchers ou les clients et la vérification de l'itinéraire. Par conséquent, les conducteurs sautent très souvent les pauses, bien que les employeurs leur demandent souvent d'enregistrer le temps consacré à ces activités comme temps de pause.

Repos et sommeil interrompus

La mauvaise qualité du repos des conducteurs constitue également un problème grave. La qualité du sommeil est souvent réduite par des interruptions et des conditions de sommeil défavorables. La « dérogation ferry/train » de l'UE permet à un employeur de compter le temps qu'un conducteur passe à voyager en ferry ou en train comme une période de repos. Toutefois, ces prétendues périodes de repos, et les possibilités de sommeil des conducteurs, sont généralement perturbées par les processus d'embarquement et de débarquement et d'autres interruptions. La dérogation relative aux ferries et aux trains ne peut être utilisée légalement que si le conducteur a accès à un lit superposé ou à une couchette ; cependant, les conducteurs qui ont participé à nos recherches ont souligné qu'ils manquaient souvent d'installations de repos appropriées pendant ces voyages.

Des conditions de travail imprévisibles

De nombreux conducteurs ayant participé à notre enquête ont fait état d'horaires de travail irréguliers et irréalistes, d'équipes tournantes avec des changements fréquents dans les horaires de travail et de repos, d'horaires 24 heures sur 24 et de travail de nuit, autant de facteurs qui entrent en conflit avec les rythmes circadiens du corps humain et qui entraînent des irrégularités dans le régime de sommeil et du stress.

Santé et sécurité

Les conducteurs ont également déclaré devoir travailler dans des conditions environnementales difficiles et inconfortables qui contribuent à la fatigue – des conditions affectées, par exemple, par la chaleur, le froid, le bruit et les vibrations mécaniques à l'intérieur du véhicule, ainsi que par des facteurs externes tels que le mauvais temps, la mauvaise visibilité, les routes en mauvais état et le trafic à forte densité. La chaleur pose un problème particulier, car la climatisation des véhicules est souvent inadéquate et ne parvient pas à réguler correctement la température. Dans le cas des conducteurs de poids lourds, le sommeil dans la cabine est souvent perturbé par l'absence de climatisation, les

autoroutes bruyantes et non protégées et la crainte des vols, en raison de la pénurie d'aires de stationnement sécurisées.

SOLUTIONS : ÉLÉMENTS POUR LES EMPLOYEURS ET LES LÉGISLATEURS

Les résultats de notre enquête montrent que, lorsque les circonstances le permettent, les conducteurs finissent souvent par recourir à des mesures « auto-administrées » pour contrer la fatigue, comme s'arrêter et faire une sieste. .

Toutefois, les délais de livraison serrés et la pénurie structurelle d'aires de stationnement adéquates dans toute l'Europe empêchent les chauffeurs de camions d'utiliser régulièrement ces mesures. Il convient également de souligner que les conducteurs de bus et d'autocars ne sont pas libres de faire une pause ou une sieste quand ils en ont besoin, car ils ont des passagers à bord et des horaires stricts à respecter. En tout état de cause, la prévention

de la fatigue des conducteurs ne peut et ne doit pas être réduite à une tâche individuelle du conducteur.

Le secteur du transport par route a été caractérisé par la déréglementation et l'intensification de la concurrence, avec une demande croissante de transports peu

coûteux, flexibles, rapides et ponctuels. Cette situation a exercé une pression excessive sur les conducteurs et a dégradé leurs conditions d'emploi et de travail. Comme ces conditions sont déterminées par l'évolution du marché, le contrôle des causes fondamentales de la fatigue des conducteurs incombe principalement aux employeurs et aux législateurs.

Employeurs

Notre étude présente un certain nombre de contre-mesures que les employeurs peuvent mettre en œuvre pour contribuer à éliminer la fatigue des conducteurs. Il s'agit notamment de stratégies de gestion des risques liés à la fatigue au niveau de l'entreprise, d'investissements dans de meilleurs équipements pour les véhicules (par exemple, une bonne climatisation) et d'une réduction du travail physique des conducteurs – car un travail physiquement exigeant entraîne également la fatigue.

Les contre-mesures particulièrement importantes identifiées par cette étude sont une réduction du temps de travail (tout en compensant les effets

La prévention de la fatigue du conducteur ne peut et ne doit pas être réduite à une tâche individuelle du conducteur

négatifs que cela pourrait avoir sur la rémunération du conducteur) et un meilleur enregistrement du temps de travail. L'analyse de nos données montre une corrélation entre une mauvaise documentation du temps de travail et la fatigue des conducteurs. Dans les entreprises qui tiennent rigoureusement compte des heures de travail, les conducteurs sont moins affectés par la fatigue. Mais les conducteurs reçoivent souvent l'ordre d'enregistrer le temps de travail comme temps de pause ou de repos. Cela affecte non seulement le bien-être des conducteurs, mais aussi leur rémunération. Et, en fin de compte, cela affecte la sécurité routière. Les employeurs doivent donc veiller à ce que toutes les tâches liées au travail soient comptabilisées dans le temps de travail et soient correctement enregistrées – et payées – comme telles.

Législateurs

Les législateurs ont le pouvoir de remédier aux aspects de la fatigue des conducteurs qui sont des conséquences de la déréglementation et de la forte concurrence dans le secteur. Les directives et règlements de l'UE imposent déjà des exigences concernant le temps de travail, les heures de conduite, les pauses et les périodes de repos des conducteurs d'autobus, d'autocars et de camions. Toutefois, le cadre réglementaire existant ne semble pas résoudre le problème de la fatigue des conducteurs, ni réduire son impact sur la sécurité routière, de manière

suffisamment efficace. D'où l'appel des conducteurs participant à notre étude à renforcer les règles. Quant à la « dérogation ferry/train », les conducteurs participant à notre étude ont recommandé de la supprimer complètement.

Un autre problème du cadre réglementaire existant tient au fait qu'il n'est pas appliqué de manière cohérente ni efficace. Outre le renforcement des réglementations, une mesure clé de lutte contre la fatigue consiste donc à renforcer l'application des règles existantes par des contrôles et des sanctions.

L'obligation de rendre des comptes pose généralement un problème s'il n'y a pas de contrôles et de sanctions, ou si les gains qui peuvent être tirés des infractions sont plus importants que les sanctions prévues

en cas de non-conformité. Le secteur des transports ne fait pas exception à cet égard. Au lieu de pousser à une déréglementation encore plus grande, c'est par là que devrait commencer l'action future pour combattre la fatigue des conducteurs dans l'UE.

Le contrôle des causes fondamentales de la fatigue des conducteurs incombe principalement aux employeurs et aux législateurs

© Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), juin 2021

L'enquête de l'ETF a été analysée par Katrin Vitols et Eckhard Voss, *wmp consult*



Suivez-nous :

Médias sociaux :



https://twitter.com/ETF_Europe



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Site web :

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

Courriel :

road@etf-europe.org



Avec le soutien financier de l'Union européenne