



Systemes de gestion de la fatigue des équipes de train

La fatigue due au manque de sommeil au sein des équipes de conduite de trains peut nuire à la sécurité d'exploitation des trains de marchandises.

Importance de l'enjeu

Dans la société actuelle, la fatigue est omniprésente, en particulier dans l'industrie des transports. Pour se sentir reposé, presque tout le monde a besoin de sept à huit heures de sommeil continu par nuit, mais 30 % des Canadiens déclarent dormir moins de six heures par nuit, et 60 % disent se sentir fatigués « la plupart du temps »¹.

En 2012, la National Sleep Foundation, organisme américain de premier plan qui se consacre à l'hygiène du sommeil, a publié une enquête révélant que de nombreux travailleurs de l'industrie des transports déclaraient dormir insuffisamment en raison de leurs horaires de travail² (c'est-à-dire qu'ils travaillaient trop longtemps d'affilée ou de manière irrégulière, à des heures coïncidant avec les heures de sommeil normales).

En raison de l'omniprésence de la fatigue dans l'industrie des transports et de ses répercussions négatives sur la performance humaine, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) tient compte de la fatigue dans la plupart de ses enquêtes.

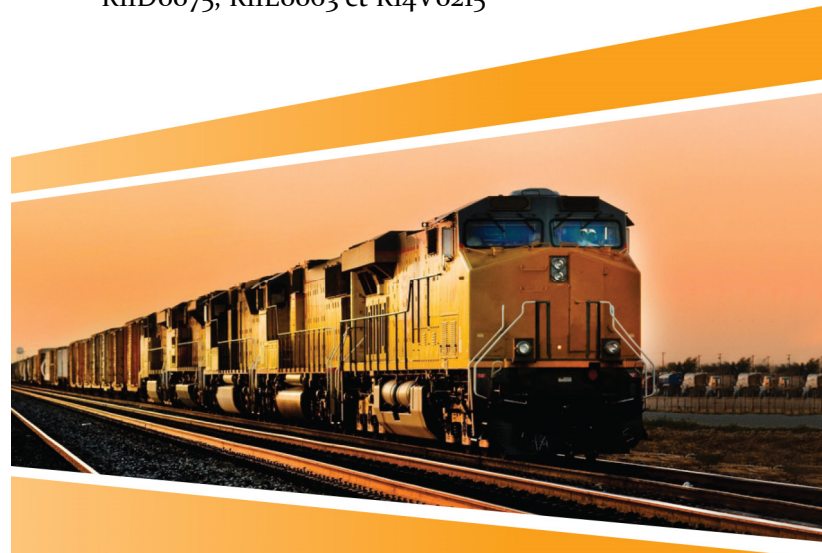
Depuis 1994, la fatigue due au manque de sommeil a été retenue comme facteur contributif ou risque dans 23 enquêtes ferroviaires du BST, dont 19³ mettaient en cause des membres d'équipe de conduite de trains de marchandises.

Ces 19 enquêtes représentent environ 20 % des 94 enquêtes ferroviaires effectuées depuis 1994 au terme desquelles un aspect relatif aux facteurs humains des activités des équipes de conduite de trains de marchandises a été retenu comme cause principale.

¹ Morin, C.M., LeBlanc, M., Bélanger, L., Ivers, H., Mérette, C. et Savard, J., « Prevalence of insomnia and its treatment in Canada », *The Canadian Journal of Psychiatry/La Revue canadienne de psychiatrie*, vol. 56, numéro 9, 2011, p. 540 à 548.

² « Sleepy pilots, train operators and drivers », accessible à <https://www.sciencedaily.com/releases/2012/03/120304141858.htm> (dernière consultation le 12 septembre 2016)

³ Rapports d'enquêtes ferroviaires du BST : R94T0334, R95S0021, R95V0218, R96Q0050, R96W0171, R97C0147, R98V0183, R99E0023, R03W0169, R05C0082, R06W0079, R07E0129, R07V0213, R09W0259, R10E0096, R10T0213, R11D0075, R11E0063 et R14V0215



Depuis 1995, plusieurs groupes de travail ont étudié l'enjeu posé par la fatigue, mais peu de mesures ont été mises en œuvre. En 2015, le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* est entré en vigueur, exigeant que les systèmes de gestion de la sécurité intègrent « un processus à l'égard de l'établissement des horaires » pour le travail de certains employés⁴ et que ce processus applique les principes de la science de la fatigue.

Bien que le secteur ferroviaire et Transports Canada soient au courant du problème posé par la fatigue due au manque de sommeil depuis plus de 20 ans, les mesures prises jusqu'à présent n'ont pas été à la hauteur pour régler pleinement cet enjeu. Résultat : la fatigue continue de poser un risque pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire, en particulier des trains de marchandises, moyen de transport de surface de 70 % des marchandises du pays, y compris des marchandises dangereuses.

Mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- Transports Canada achève son examen des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue des compagnies ferroviaires;
- Transports Canada et les compagnies ferroviaires prennent d'autres mesures afin d'atténuer efficacement le risque de fatigue chez les membres d'équipe de conduite des trains de marchandises.

⁴ Les employés concernés sont ceux à qui l'horaire n'est pas communiqué au moins soixante-douze heures à l'avance, ceux qui doivent travailler au-delà de leur horaire normal et ceux qui doivent travailler entre minuit et 6 h.

