

Suffisamment en forme?

L'article 31 de la loi sur la circulation routière (LCR) précise ce qui suit: «Le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir.»

En d'autres termes: celui qui prend le volant d'un véhicule (utilitaire lourd) doit être en forme, reposé et avoir l'esprit libre. La loi est sans équivoque et ne tolère aucun écart. Même si les Routiers Suisses traitent ce sujet avec tout le sérieux qui s'impose, ils souhaitent en revanche le faire de manière «plus conviviale»: la campagne de cette année sera consacrée à ce sujet. Chaque matin, le chauffeur professionnel devrait procéder à une petite séance d'auto-évaluation et se demander s'il est vraiment apte à prendre le volant de son camion. De la même manière qu'il procède tous les matins au contrôle de l'état de son véhicule, le chauffeur devrait aussi se soumettre lui-même à ce genre de vérification: suis-je suffi-

samment en forme pour conduire ce camion et transporter mon chargement de manière sûre jusqu'à destination? Pour ce faire, nous allons remettre un petit miroir de poche à chacun: le chauffeur qui constatera la présence de «valises» sous ses yeux cernés de fatigue aurait intérêt à ne pas prendre le volant ce jour-là.

Pour le chauffeur professionnel, l'alcool et les drogues doivent être considérés comme tabou. En effet, l'alcool (ou les joints) consommés à l'occasion des sorties du week-end peuvent avoir des effets qui se font encore ressentir le lundi matin. «Un homme pesant 70 kilos qui boit un litre de bière (= 40 grammes d'alcool) affiche un taux d'alcoolémie de 0,8 pour mille.» Dans des conditions dites normales, on évacue entre 0,1 et 0,15 pour mille par heure. A partir d'un taux d'alcoolémie de 0,2 pour mille, l'acuité visuelle baisse déjà, tout comme l'attention et la concentration, ce qui diminue les capacités de réaction et augmente le risque d'accident. A partir de 0,8 pour mille, les choses se corsent:

la faculté visuelle diminue de 25%, le temps de réaction augmente de 30 à 50% et le conducteur subit les inconvénients de ce que l'on appelle la «vision tunnel». On peut continuer à énumérer les pertes de facultés ainsi jusqu'à un taux de 4,0 pour mille, qui peut parfois correspondre au point de non-retour et à au décès du sujet. Et voici ce que prévoit l'article 91 al. 1 de la LCR dans ces cas-là: «Quiconque a conduit



un véhicule automobile en état d'ébriété, est puni des arrêts (de 3 jours à 3 ans) ou de l'amende (jusqu'à 40 000 francs).»

Beaucoup de chauffeurs ignorent que les médicaments pris dans le cadre d'un traitement contre un refroidissement peuvent avoir des effets similaires. Et pour cause: la plupart des sirops contre la toux contiennent de l'alcool. Conduire alors que l'on souffre d'un état grippal peut être dangereux, surtout en cas de fièvre. Le surmenage et la fatigue peuvent produire les mêmes effets, et la liste est encore longue...

Alors, résumons: lorsqu'il se trouve sur la route, le chauffeur assume une grande responsabilité. Il y a cependant des jours où il vaudrait mieux renoncer à prendre le volant. Les Routiers Suisses lancent cette campagne pour attirer l'attention des professionnels de la route qui ont tendance à surestimer leurs capacités et à sous-estimer les risques d'un tel comportement, bien souvent pour des raisons d'ordre financier. Car il faut bien reconnaître qu'il n'est pas aisé de s'avouer incapable de prendre le volant. Cette campagne est donc destinée à soutenir le chauffeur dans sa décision de ne pas prendre le volant, avant qu'il ne commette l'irréparable. Car chaque employeur devrait être en mesure d'accepter une telle décision, déjà dans son propre intérêt. (pd)



Sepp Bamert à votre écoute au secrétariat général

Depuis le mois de mai, Sepp Bamert, ancien membre du comité central des Routiers Suisses, travaille au secrétariat général à Echandens. Sa tâche: «Être à l'écoute des préoccupations des chauffeurs.» Sepp Bamert est l'homme de la situation lorsqu'il s'agit de donner à l'un de nos membres un conseil de qualité, basé sur une solide expérience professionnelle. En 1981, une fois qu'il a terminé son apprentissage de menuisier ébéniste, Sepp Bamert «a vraiment mis les gaz», au sens propre du terme: il a quitté l'établissement pour la cabine d'un camion (Heussi Transports, Biltlen). En 1991, il devient membre de la section Glaris, «parce que la vie des routiers me fascinait et que, dans son camion, on est toujours un peu

à la maison.» Depuis une année, Sepp Bamert, 45 ans, habite Domdidier, dans le canton de Vaud. En 1995, il avait quitté la section Glaris pour rejoindre celle de St-Gall-Oberland Rheintal, puis il a été nommé à la commission de formation professionnelle, «car j'avais compris que je pourrais y développer mes connaissances professionnelles». Intéressé par tous les aspects de la technique, Sepp Bamert a également travaillé dans le secteur de la carrosserie et de la mécanique automobile. En 2004, il était élu au comité central des Routiers Suisses. C'est le cahier des charges de son nouveau poste qui l'a attiré à Echandens: «grâce à ce job, j'ai la possibilité de faire de ma passion mon métier.» (hps)

