
MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS MENÉES PAR LA
COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT CONCERNANT LE
PROJET DE LOI 165

DÉPOSÉ PAR MONSIEUR MARC CADIEUX
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Février 2018

PRÉAMBULE

L'Association du camionnage du Québec (ACQ) désire, tout d'abord, remercier les députés membres de la Commission des transports et de l'environnement. L'ACQ transmet également ses salutations à tous les employés du ministère qui travaillent activement à cette consultation.

Notre industrie répond avec grand enthousiasme à cette opportunité de participer à ces travaux entourant le projet de loi 165. Nous souhaitons que ce mémoire puisse permettre de mieux connaître les réalités de l'industrie ainsi que son engagement envers la sécurité routière. Notons que l'ACQ avait transmis un mémoire exhaustif et participé en février 2017 aux consultations de la Société de l'assurance automobile du Québec en vue d'une réforme du Code de la sécurité routière. Ce mémoire initial complète donc celui-ci, plus concis, qui s'adresse plutôt directement au projet de loi 165 tel que déposé.

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Il s'agit d'une organisation sans but lucratif, fondée en 1951. Elle est dirigée par un Conseil d'administration formé de 16 membres qui représentent les grands secteurs du transport routier de marchandises au Québec. Il s'agit de transporteurs publics et privés, locateurs de véhicules et fournisseurs de produits et services à l'industrie. L'ACQ contient aussi une permanence composée d'une équipe de spécialistes, qui offre des services de soutien technique et conseils auprès de 500 entreprises membres faisant partie de l'Association.

L'ACQ est une intervenante majeure de l'économie québécoise ainsi qu'en matière de transport, regroupant 75 % des détenteurs de flottes de cinq véhicules et plus. Ces transporteurs assument 80 % du volume des marchandises transportées contre rémunération au Québec et fournissent de l'emploi à près de 40 000 personnes. Avec un chiffre d'affaires global annuel de 2 milliards et demi de dollars, les membres assurent des services de transport par camion sur tout le réseau nord-américain. L'apport du

transport routier des marchandises par camion se chiffre à 1,2 % du PIB du Québec, soit 4,6 milliards de dollars, et transporte 54 % du tonnage total de marchandises. Cette industrie génère 8,4 milliards en retombées économiques.

PASSAGES À NIVEAU

Dans les notes explicatives, tel que codifié à l'article 144, il est mentionné que « Le projet de loi prévoit qu'une municipalité peut, par règlement approuvé par le ministre, désigner sur son territoire des passages à niveau où un conducteur d'un véhicule transportant des matières dangereuses, d'un autobus ou d'un minibus est dispensé d'immobiliser son véhicule à au moins cinq mètres d'un tel passage. » Le Québec est la seule juridiction canadienne où les camions transportant des matières dangereuses dans des quantités nécessitant l'application de plaques d'indications de danger doivent obligatoirement s'immobiliser à un passage à niveau. Pour l'ACQ, cette différence avec les autres juridictions canadiennes constitue un risque additionnel d'accident. Après de longues discussions avec le Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, nous avons convenu qu'une harmonisation avec le reste du Canada était souhaitable. Malheureusement cette harmonisation n'est toujours pas suggérée dans le présent projet de loi.

Plusieurs dizaines, voire centaines de passages à niveau sont désaffectés (aucun train n'y passe depuis des années) au Québec. Un ménage dans ceux-ci serait de mise mais le Code renvoie la décision aux municipalités, ce qui décentralise les décisions en la matière et rend le processus encore plus complexe. Les camions transportant des matières dangereuses doivent malgré tout y effectuer un arrêt complet. Nous suggérons donc que Québec s'harmonise avec les autres juridictions concernant cet aspect pour des raisons de sécurité, compte tenu que selon des statistiques provenant du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, seulement 1,5 % des accidents impliquant un camion ou un véhicule lourd en 2016 transportait des matières dangereuses.

RESPONSABILISATION DE TOUS LES INTERVENANTS

La réforme du Code comprend des aspects de responsabilisation des usagers, tel que l'article 3 qui protège des usagers vulnérables. L'ACQ salue la présence de ces éléments, mais il y a matière à aller plus loin pour assurer la sécurité de tous.

L'ACQ s'implique dans de nombreux comités qui font la promotion du partage de la route et de la responsabilisation de tous les usagers. Au niveau provincial, l'ACQ a fait partie du groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes et de la Table québécoise sur la sécurité routière.

L'ACQ tient également à féliciter le gouvernement pour l'inclusion de mesures visant à contrer les distractions au volant, à l'article 112, qui était un élément majeur demandé par l'industrie et souligné dans le mémoire de l'ACQ présenté à la Société de l'assurance automobile du Québec en février 2017.

Responsabilisation des expéditeurs

Bien que l'ACQ comprend que l'on peut légiférer par règlement, le transporteur assure présentement toute la responsabilité en ce qui a trait à la conformité des règlements qui encadrent des mouvements de transport.

Les transporteurs sont confrontés depuis maintenant plusieurs années à un enjeu important à l'égard du partage de la responsabilité avec les expéditeurs. Il arrive très fréquemment que les semi-remorques utilisées pour le transport des marchandises, soient garées aux installations mêmes de l'expéditeur. Ceci procure à l'expéditeur la flexibilité nécessaire pour effectuer le chargement de la semi-remorque au moment approprié. Une fois cette opération complétée, le transporteur se présente aux installations de l'expéditeur pour récupérer la semi-remorque.

Toutefois, pour le chauffeur, il n'y a à ce moment aucun moyen de s'assurer que la marchandise disposée dans la semi-remorque l'a été de manière à répartir la charge correctement sur chacun des essieux. Le chauffeur n'a dans bien des cas aucun accès à des équipements lui permettant de déneiger sa semi-remorque de façon sécuritaire. Nous constatons trop souvent malheureusement des situations où le chauffeur doit travailler dans des cours d'expéditeurs, où les conditions sont jugées non sécuritaires.

Qu'il s'agisse de surcharge axiale, de déneigement de véhicules ou encore de conditions de travail sécuritaires pour les chauffeurs, voilà autant d'enjeux pour lesquels le transporteur assume l'entière responsabilité quant à la conformité aux réglementations en vigueur malgré que celui-ci n'ait que peu ou pas de contrôle sur ces situations. En cas de non-conformité, la responsabilité de l'infraction est imputée presque à coup sûr au transporteur.

L'Association du camionnage du Québec dénonce depuis plusieurs années ces situations inévitables, qui constituent des situations dangereuses non seulement pour les conducteurs de véhicules lourds mais aussi pour l'ensemble des usagers de la route. L'ACQ a également réclamé des mesures législatives afin de mettre en place un système procurant une meilleure imputabilité aux différents joueurs de la chaîne logistique et non seulement au transporteur. Ce fut à nouveau le cas l'an dernier alors que l'ACQ a soulevé cette problématique à l'intérieur du mémoire qu'elle a déposé dans le cadre des consultations sur la révision du Code de sécurité routière en février 2017.

Dans la même veine, la conformité à l'égard de la réglementation sur les heures de service constitue un autre défi majeur auquel nous serons confrontés d'ici peu quant au partage des responsabilités. En effet, trop d'expéditeurs considèrent que le respect de cette réglementation ne constitue uniquement que l'affaire du transporteur. Dans les faits, beaucoup de temps est perdu en attente dans les cours des expéditeurs. Avec l'arrivée d'ici quelques années des fiches journalières électroniques, l'ACQ et ses membres redoutent que la problématique de l'imputabilité à l'égard des heures de service s'intensifie. Le transporteur ne doit pas être l'unique partie imputable.

L'ACQ réclame également la mise en place d'une Table réunissant transporteurs et expéditeurs, de même que des représentants du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, de la Société de l'assurance automobile du Québec et de la CNESST, afin d'identifier des mécanismes visant à assurer un meilleur partage des responsabilités.

Amendes équitables pour responsabiliser tous les usagers

Bien que l'ACQ appuie l'ajustement à la hausse de plusieurs amendes, notamment dans le cas de non-conformité de bicyclettes, par exemple à l'article 54, une révision globale des amendes pour tous les usagers de la route serait de mise afin de favoriser la sécurité routière et la responsabilisation de tous les usagers. Alors qu'une bicyclette non-conforme à des articles du Code de la sécurité (notamment en matière de réflecteurs), mettant ainsi la vie d'un usager en danger, est maintenant passible d'une amende révisée de 80 à 100\$, plusieurs fautes administratives mineures dans l'industrie du camionnage, ne mettant aucune vie en danger, sont passibles d'amendes beaucoup plus importantes. Dans le cas de la ronde de sécurité, un exploitant qui oublie de transmettre au propriétaire le rapport de ronde de sécurité s'expose à une amende de 700 dollars. Dans le même cas, un propriétaire qui ne s'est pas assuré de recevoir une copie du rapport de ronde de sécurité du véhicule utilisé par un exploitant recevra également une amende de 700 dollars. Selon l'ACQ, ces amendes ne sont pas proportionnelles, équitables ou orientées de manière à responsabiliser tous les usagers afin d'améliorer le bilan routier.

PRÉSIGNALISATION ET SIGNALISATION ACTIVE

Comme nous le constatons tous, le réseau routier québécois fait l'objet de travaux de construction majeurs depuis quelques années. Ces travaux qui continueront à s'intensifier au cours des prochaines années entraînent de nombreuses entraves, tout autant de contournements et de changements de configurations. Ces travaux posent des

défis quotidiens importants pour l'ensemble des usagers de la route et plus particulièrement pour l'industrie du transport routier de marchandises.

C'est la raison pour laquelle l'Association du camionnage du Québec travaille depuis plusieurs années en étroite collaboration avec ses partenaires du Ministère, de certaines Villes, de la Société des Ponts afin de diffuser le maximum d'informations possibles sur l'état du réseau routier, des entraves et des alternatives.

Malgré l'importance des efforts déployés, nous croyons que l'on peut faire mieux en termes de pré signalisation active. Trop souvent, malheureusement, on constate que la signalisation n'est pas installée suffisamment à l'avance pour permettre aux usagers de la route de prendre des décisions de façon sécuritaire. Autrement dit, au moment où le conducteur est en mesure de lire la signalisation, il est souvent déjà coincé dans un bouchon de circulation. Le cas de l'autoroute 20, direction « est », tout juste avant l'accès à l'autoroute 15 direction « nord » ou l'autoroute 720 direction « est » illustre très bien la problématique. Malgré l'utilisation de certains outils technologiques comme les « pmv » ou encore le marquage sur la chaussée, on constate qu'ils ne sont pas déployés de façon optimale. Dans d'autres situations, c'est tout simplement l'information qui est difficile à interpréter.

Étant donné le niveau d'activités actuel et à venir sur le réseau routier, il nous apparaît fondamental de mettre en place un plan directeur quant à la signalisation des travaux et qui présenterait entre autres les critères utilisés pour le déploiement de la signalisation.

GRANDS TRAINS ROUTIERS EN PÉRIODE HIVERNALE

Bien que l'ACQ comprend encore une fois que l'on peut légiférer par règlement, les grands trains routiers en période hivernale sont au stade de projet pilote depuis 2010. À chaque automne, les transporteurs et leurs clients sont dans l'incertitude quant au retour

du programme et des conditions qui s'y rattachent malgré des résultats toujours très positifs. L'Ontario a pris la décision d'effectuer son propre projet-pilote un an après le Québec en la matière et ce projet a été intégré dans la réglementation l'année suivante. Au Québec, il y a encore une période d'incertitude à chaque automne malgré le succès de cette mesure qui gagnerait grandement à être permanente.

CONCLUSION

L'ACQ a toujours été un partenaire de premier plan de tous les paliers gouvernementaux afin d'améliorer la sécurité routière. Rappelons qu'à la demande de l'industrie, l'Ontario et le Québec sont les seules juridictions avec des limiteurs de vitesse à 105 kilomètres/heure sur les camions. L'ACQ offre à l'année longue des séances de formation afin de promouvoir de bonnes pratiques de gestion en matière de sécurité routière.

Dans cette optique, nous avons également participé, en février 2017, à la consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec afin d'améliorer davantage le Code de Sécurité Routière et ainsi, le bilan routier partout au Québec. L'industrie a apporté de grandes améliorations à la sécurité routière depuis plusieurs années. Dans le bilan routier 2016, on constate que le nombre de décès causés par des accidents impliquant des camions lourds ou un tracteur routier a baissé de 28% par rapport à 2015 et de 23% par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Ceci dit, il y a toujours place à l'amélioration, et l'ACQ continuera toujours à travailler en ce sens.

Dans le cadre des consultations concernant le projet de loi 165, l'ACQ tenait à sensibiliser tous les acteurs quant à l'importance d'une révision des passages à niveau, notamment en s'harmonisant avec le reste du pays pour des raisons de sécurité. Le problème méconnu, mais néanmoins crucial, de la responsabilisation des expéditeurs est primordial pour améliorer la sécurité routière, tout comme celui de la présignalisation et de la signalisation active. L'ACQ juge également qu'une révision des amendes remises

aux divers usagers de la route qui viserait à responsabiliser chaque mode de transport améliorerait le bilan routier. Finalement, il est grand temps que les grands trains routiers en période hivernale soient permis, de manière permanente, compte tenu du succès de la mesure qui est au stade d'un projet pilote depuis huit ans.

L'ACQ a grandement apprécié l'opportunité qui lui a été offerte afin de présenter sa vision à l'égard de la réforme du Code de la sécurité routière. Afin de bien refléter les réalités de l'industrie, certaines nuances devaient être apportées. L'ACQ est heureuse d'apporter sa voix dans cette discussion qui nous mènera collectivement à un meilleur bilan routier.

Association du camionnage du Québec,

Le 7 février 2018