

MÉMOIRE DE

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

présenté à

La COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

dans le cadre de

La consultation particulière sur le projet de loi n° 22

REMARQUES INTRODUCTIVES

Le 9 février dernier, le ministre des Transports, M. François Bonnardel, a déposé le projet de loi n° 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, dans lequel sont inclut notamment les articles sur les dispositifs de consignation électronique (DCE). Le 28 février, l'Association du Camionnage du Québec a été informé que La Commission des transports et de l'environnement procédera à des consultations particulières et tiendra des auditions publiques sur le projet de loi n° 22 le 15 mars 2022.

C'est avec plaisir que l'*Association du camionnage du Québec* souhaite partager ses commentaires sur ledit projet de loi n° 22.

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

Depuis plus de 70 ans, l'*Association du camionnage du Québec* regroupe de nombreux intervenants œuvrant dans l'industrie du camionnage.

Au moment de rédiger le présent mémoire, l'*Association du camionnage du Québec* représente plus de 500 membres, transporteurs publics ou privés et fournisseurs de services.

Les opérations combinées des membres de l'*Association du camionnage du Québec* représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec et un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de dollars annuellement.

L'*Association du camionnage du Québec* est donc représentative de l'industrie pour laquelle elle agit à titre de porte-parole.

De tous les temps, l'*Association du camionnage du Québec* a été un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour améliorer la sécurité routière.

À preuve, les membres de l'*Association du camionnage du Québec* se sont dotés, il y a de nombreuses années, d'un code de conduite qui fait notamment la promotion du respect de la législation et de la réglementation applicables à l'industrie du camionnage et qui énonce l'engagement de ses membres à œuvrer pour l'amélioration de la sécurité routière.

Les objectifs de l'*Association du camionnage du Québec* et ceux de la consultation particulière sont donc similaires.

Depuis ses débuts, l'*Association du camionnage du Québec* œuvre comme outil de formation et d'information pour ses membres et, à ce titre, elle participe activement à tous les changements pouvant survenir dans l'industrie qu'elle représente.

Aussi, comme porte-étendard de la sécurité routière de même que comme porte-parole de l'industrie, la participation de l'*Association du camionnage du Québec* aux travaux de la présente consultation particulière est fort pertinente.

De façon ordonnée, nous reprendrons les thèmes de sécurité routière proposés qui concernent directement notre industrie et vous ferons part de la position de l'*Association du camionnage du Québec* à l'égard de ceux-ci.

AJUSTEMENTS AU RÉGIME D'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA ROUTE

Concernant le chapitre sur les ajustements au régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la route, nous sommes conscients que les propositions ont pour but de répondre à certaines iniquités existantes dans la loi. Toutefois, nous laisserons aux participants que la Commission a invité de commenter sur le sujet.

DISPOSITIONS CONCERNANT L'ALCOOL AU VOLANT

L'Association du camionnage du Québec accueille la proposition de l'ajout de l'article 202.2.0.1 au Code de la sécurité routière selon lequel : « Il est interdit au titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur, déjà titulaire d'un permis de conduire, de conduire un véhicule routier visé par la classe de son permis d'apprenti-conducteur ou d'en avoir la garde ou le contrôle, s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme. Le premier alinéa ne s'applique pas à une personne visée à l'article 202.2. »

L'Association du camionnage du Québec a toujours été sensible à cet élément particulier et a supporté de nombreuses initiatives pour contrer le fléau de l'alcool au volant.

D'ailleurs, à cet égard, précisons que l'industrie du camionnage est déjà interpellée par des dispositions similaires étant soumise à un régime spécifique au regard de l'alcool au volant comme nous le montre les articles 202.2 et 202.2.1.2 du *Code de la sécurité routière*, présentement en vigueur, ainsi que les articles pertinents du *Code Criminel*, soit notamment les articles 320.14, 320.15 320.27 et 320.28, aussi en vigueur. Selon la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) et la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds (PCVL), les infractions au *Code Criminel* sont pondérées à 5 points dans le PEVL de l'exploitant, en plus d'être un événement critique pour ce dernier et elles sont également pondérées à 5 points dans le PCVL du conducteur en plus d'être un événement critique amenant le transfert immédiat de son dossier à la *Commission des Transports du Québec*.

La proposition de l'article 202.2.0.1 au *Code de la sécurité routière* vient préciser la situation qui s'appliquera spécifiquement aux apprenti-conducteur de classe 1 et 3, conducteur détenant déjà un permis de conduire classe 5.

Les conséquences relatives à la consommation d'alcool sont excessivement importantes dans l'industrie du camionnage.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que l'industrie du camionnage est déjà conscientisée à cette réalité et il n'existe aucune problématique particulière à cet égard.

DISPOSITIFS DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUES

Le chapitre des dispositifs de consignation électronique est celui qui interpelle le plus l'industrie du camionnage.

Le Canada et les États-Unis réglementent les heures de conduite et de repos pour les conducteurs de véhicules lourds. Ces règlements délimitent les heures de conduite et le nombre d'heures de service d'un conducteur. Les règlements ont d'abord été introduits aux États-Unis à la fin des années trente et ils sont pratiquement inchangés jusqu'à tout récemment. Les règlements sur les heures de service furent introduits au Canada en 1988, bien que plusieurs conducteurs aient dû respecter les règlements américains bien avant cette époque. Les règlements du Canada ont été inspirés du modèle américain, mais ils ont été rédigés en vue de refléter l'environnement canadien et ils permettaient des heures de conduite additionnelles à un conducteur.

Au milieu des années quatre-vingt-dix, les règlements existants ont été révisés. Les gouvernements des États-Unis et du Canada ont mené un projet d'envergure visant à étudier la gestion de la fatigue. Les États-Unis ont alors proposé d'apporter des changements majeurs aux règlements en mai 2000. À la suite nombreuses critiques et contestations judiciaires, la version révisée des règlements entre finalement en vigueur le premier juillet 2013 aux États-Unis.

Au Canada, le nouveau règlement est entré en vigueur le 1er janvier 2007. Bien qu'il s'agisse du règlement fédéral, chaque province l'a adopté en apportant des changements minimes. Les règlements tentent d'établir un équilibre entre les considérations de sécurité et les besoins de l'industrie en vue de fournir des services de transport efficace.

En janvier 2011, la Federal Motor Carrier Safety Administration annonce, dans un avis de projet de règlement, son intention d'aller de l'avant avec son mandat sur les dispositifs de consignation électroniques (DCE). Le 18 décembre 2017, les transporteurs opérant aux États-Unis doivent utiliser un DCE afin d'enregistrer les heures de services avec un appareil certifié. Le 12 juin 2019, le Canada publiait les modifications au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* selon lequel les registres de fiches journalières papier seront remplacés par des dispositifs de consignation électronique. L'application de la loi qui était prévue pour juin 2021 a été repoussée à juin 2022. La norme 9 sur les heures de service du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a quant à elle été modifiée en février 2022 afin d'y inclure la notion des DCE.

Il va sans dire que la majorité des membres transporteurs de l'*Association du camionnage du Québec* utilisent les DCE depuis quelques années, en particulier les entreprises qui effectuent du transport aux États-Unis. Les DCE permettent une gestion plus efficace des heures de conduite des conducteurs et sont souvent intégrés avec les logiciels de gestion de flotte. Avec une liste grandissante de systèmes approuvés par Transport Canada, la disponibilité des DCE sur le marché canadien ne devrait pas être un frein à leur mise en service.

En ce sens donc, l'industrie du camionnage vit déjà la norme à laquelle font référence les articles pertinents dans le projet de loi. D'ailleurs, l'*Association du camionnage du Québec* a toujours été en faveur de l'utilisation obligatoire des DCE pour des raisons de sécurité routière, de conformité et du respect du règlement sur les heures de conduite et de repos et pour une meilleure gestion de la fatigue des conducteurs de véhicules lourds.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que l'industrie du camionnage est déjà conscientisée à cette réalité et il n'existe aucune problématique particulière à cet égard.

Dans ce contexte, l'*Association du camionnage du Québec* est tout à fait en accord avec les articles proposés dans le projet de loi n° 22.

L'*Association du camionnage du Québec* se doit de partager la déception de l'industrie face au délai encouru à la rédaction et l'adoption du présent projet de loi, mais plus particulièrement de sa mise en application. L'*Association du camionnage du Québec* a récemment appris que le délai déjà repoussé à juin 2022 sera maintenant retardé au 1^{er} janvier 2023. La raison principale de ce report est le fait que, dans un objectif d'harmonisation au niveau canadien, certaines provinces ne sont pas prêtes au niveau législatif et donc ne pourront pas respecter la date de juin 2022. Selon la recommandation du CCATM, l'harmonisation entre les provinces devra maintenant être complétée pour le 1^{er} janvier 2023.

L'*Association du camionnage du Québec* réitère son endossement aux dispositions sur l'obligation d'utiliser les dispositifs de consignation électronique. Nous exhortons les autorités de bien vouloir adopter rapidement ledit projet de loi et mettre en application la réglementation sur les DCE au plus tard 1^{er} janvier 2023 et ne pas déroger de cette date d'entrée en vigueur.

VÉHICULE LOURD

L'association du camionnage du Québec est satisfaite de l'intégration des remorques de chantiers dans le règlement afin d'augmenter la sécurité durant le déplacement de ces équipements. L'obligation d'ajouter des équipements de sécurité amène le niveau de conformité des remorques de chantiers au même niveau que les autres remorques circulant sur les chemins publics.

RÉVISION DE L'ENCADREMENT RELATIF À L'ÉTABLISSEMENT D'UNE ZONE SCOLAIRE

L'Association du camionnage du Québec est sensible à la sécurité des utilisateurs du réseau routier, notamment des enfants en zone scolaire.

Évidemment, toute conduite de véhicule lourd en zone urbaine et/ou rurale se retrouvera éventuellement à proximité et/ou dans une zone scolaire.

L'Association du camionnage du Québec encourage les initiatives qui pourraient être mises en place pour sensibiliser les usagers du réseau routier à l'obligation de ralentir en zone scolaire.

L'Association du camionnage du Québec accueille favorablement la proposition concernant la signalisation appropriée indiquant le début et la fin d'une zone scolaire. L'objectif d'un signalement est d'informer les usagers du réseau routier d'une situation à venir afin de leur permettre de prendre la meilleure décision pour respecter leurs obligations.

Notons, par ailleurs, que les membres de *L'Association du camionnage du Québec* œuvrent en prévention auprès de leurs conducteurs en leur rappelant fréquemment les conséquences des excès de vitesse, et notamment en zone scolaire. Cela coule de source considérant que l'infraction pour excès de vitesse dans une municipalité, entre autres dans une zone scolaire, amène déjà des infractions aux PEVL et PCVL pondérées entre 1 et 3 points, ou un événement critique selon l'excès de vitesse atteint.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que l'industrie du camionnage est déjà conscientisée à cette réalité et il n'existe aucune problématique particulière à cet égard.

CONCLUSION

L'Association du camionnage du Québec a, parmi les valeurs sous-tendant sa mission, le respect des règles applicables à l'industrie du camionnage.

Les propositions offertes dans le projet de loi n° 22 rejoignent les objectifs de sécurité routière poursuivis par *l'Association du camionnage du Québec*, notamment avec les dispositions concernant la mise en place des DCE servant à améliorer la gestion de la fatigue des chauffeurs et la sécurité des usagers.

En ce sens, *l'Association du camionnage du Québec* est favorable à l'obligation de l'utilisation des dispositifs de consignation électronique en remplacement des fiches journalières papier. C'est un moment attendu depuis plusieurs années par l'industrie du camionnage du Québec.

Nous tenons à remercier les membres de la Commission. Nous sommes à votre disposition pour toute question que vous pourriez vouloir nous soumettre et tenterons d'y répondre adéquatement.

L'Association du camionnage du Québec

Montréal, 11 mars 2022