
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU QUÉBEC :
LES CELLULAIRES, LA VITESSE EXCESSIVE,
LES MOTOCYCLISTES ET LES CONDITIONS HIVERNALES

MÉMOIRE DE
L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC

PRÉSENTÉ À LA
COMMISSION DES TRANSPORTS
ET DE L'ENVIRONNEMENT

28 mars 2006

AVANT-PROPOS

L'Association du camionnage du Québec a été fondée en 1951. Organisation à adhésion volontaire, elle compte plus de 700 membres répartis entre transporteurs publics et privés, locateurs de véhicules et fournisseurs de produits et services à l'industrie du camionnage.

Au fil des ans, dans le cadre de l'accomplissement de sa mission, l'Association du camionnage du Québec a su s'imposer comme principale porte-parole du camionnage auprès des gouvernements fédéral, provincial et municipaux, de la Société de l'assurance automobile du Québec, des institutions de formation professionnelle, des requérants de services et du public en général. À juste titre d'ailleurs, puisque ses membres utilisent près de 30 500 véhicules motorisés qui effectuent, entre autres, environ 62 % du transport contre rémunération au Québec.

Indubitablement vouée à la défense des droits et des intérêts de ses membres, l'Association du camionnage du Québec a depuis longtemps choisi d'investir dans la diffusion de l'information relative à leurs activités, qu'elle soit à caractère économique, légal ou opérationnel, et dans la formation continue qu'incite l'environnement en perpétuelle mutation dans lequel ils évoluent, qu'elle s'adresse aux gestionnaires, aux conducteurs ou aux préposés à l'entretien. Par le biais de publications, de rencontres, de colloques ou de séminaires, elle permet à ses membres d'être à l'avant-garde des changements et de saisir l'avantage concurrentiel que procure une meilleure compréhension des conséquences devant en résulter.

L'Association du camionnage du Québec a, au cours des dernières années, plus particulièrement consacré de nombreux efforts à la promotion des normes d'éthique, de sécurité et d'efficacité devant gouverner l'industrie du camionnage, étant convaincue

que la crédibilité de l'interprétation de son rôle de défenseur des droits et intérêts de ses membres serait proportionnelle à la valeur de sa contribution, d'une part, à l'amélioration de la performance générale de l'industrie et, d'autre part, au développement de mesures d'encadrement cohérentes dans leurs visées et équitables dans leur mise en application.

L'Association du camionnage du Québec se sent donc interpellée par l'ensemble des sujets que souhaitent aborder les élus et touchant des aspects essentiels de la sécurité sur les routes du Québec.

Le document préparé par cette Commission représente un outil de réflexion intéressant et utile qui a permis à notre Association d'approfondir davantage certains aspects qu'il présente. Notamment, on y fait allusion à plusieurs reprises de la «Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier» du Ministère des Transports du Québec. Notre Association est favorable aux pistes de solutions élaborées dans les quelques 5 pages de cette politique qui en compte plus de 200. Cependant, le transport routier de marchandises fait l'objet de tellement de lois, règlements et normes particulières que nous croyons qu'il faille une politique distincte pour ce secteur tout aussi complexe et diversifié que celui du transport de personnes. C'est d'ailleurs ce que réclame notre Association depuis environ 8 ans déjà.

QUELQUES MOTS SUR LE BILAN ROUTIER

Nous sommes heureux et fiers que, tous ensemble, nous soyons parvenu au Québec à réduire de façon importante le nombre et la gravité des accidents sur nos routes depuis 20 ans. Notre Association est très sensible au fait qu'un accident impliquant un véhicule lourd entraîne généralement plus de dommages corporels et matériels que tout autre type de véhicule. Cela s'explique par la taille même du véhicule.

Nous devons toutefois garder en mémoire certains éléments qui apportent une nuance aux seuls résultats statistiques :

- ◆ Les véhicules lourds représentent 2,5 % du parc automobile au Québec et sont impliqués dans 8,2 % des accidents causant des lésions corporelles;
- ◆ Dans près de 70 % des accidents impliquant un véhicule lourd, la responsabilité du conducteur du véhicule lourd N'ÉTAIT PAS EN CAUSE;
- ◆ Un véhicule lourd parcourt en moyenne 150 000 km par année alors qu'une voiture n'en parcourt que 15 000 km. Les conducteurs de véhicules lourds sont donc dix fois plus exposés au risque d'être impliqués dans un accident que quiconque. Même s'ils sont plus présents sur nos routes, ils demeurent relativement peu impliqués dans les accidents;
- ◆ Un conducteur de véhicule lourd est un PROFESSIONNEL de la route et son emploi dépend directement de son comportement vis-à-vis des autres usagers.

Notre réseau routier est vieillissant et son entretien a été négligé depuis sa construction. Les travaux qu'on y effectue d'année en année n'ont qu'un effet immédiat et, après 4 ou 5 ans, le «resurfaçage» doit être refait, sans compter le remplissage des nids-de-poule qui jonchent notre réseau chaque hiver et chaque printemps. Et cette situation n'est pas la panacée des routes municipales. Nos grandes autoroutes interurbaines n'échappent pas à ce phénomène même si elles devraient en être exemptes de par leur conception et leur vocation.

Nous demeurons convaincus que l'état de la chaussée contribue probablement à la dégradation actuelle du bilan routier. En effet, le prix élevé du carburant encourage l'achat de voitures plus petites et moins énergivores. Ces automobiles sont munies de roues de diamètre plus petit et sont donc susceptibles de bris importants lors du passage, par exemple dans un nid-de-poule. Pour éviter tous ces dégradations de la chaussée (nids-de-poule, fissures, etc.), les conducteurs ont tendance à louvoyer sur la route. Conjugué à une vitesse excessive ou non, les risques d'accidents s'accroissent certainement. Cela est d'autant plus remarquable sur les routes supérieures où la vitesse permise est supérieure à 80 km/h. Ce phénomène mérite une attention

particulière de la part des autorités qui devraient considérer l'état de la chaussée comme un facteur contributif à un accident. La question à se poser est : en quoi la route elle-même est-elle un élément d'insécurité pour les usagers?

LE CELLULAIRE AU VOLANT

Les moyens de communication évoluent constamment et la téléphonie cellulaire fait aujourd'hui partie de notre quotidien. Les impératifs commerciaux de notre industrie passent également par cette technologie afin d'assurer une information contemporaine, rapide et efficace. C'est pourquoi, la majorité des conducteurs de véhicules lourds possèdent un téléphone cellulaire pour communiquer rapidement et efficacement avec leur employeur. Les principales informations requises sont en regard :

- D'une cueillette ou d'une livraison;
- D'une demande particulière d'un client;
- D'une indication quant à l'accès ou à la configuration des lieux du client comme par exemple, la cour où l'arrivée du véhicule lourd se fera;
- D'un imprévu sur la route résultant d'un retard possible ou d'un changement d'itinéraire, etc.

L'utilisation du téléphone cellulaire au volant d'un véhicule lourd est une préoccupation grandissante pour notre Association. Tel que souligné dans le document de référence de la Commission, plusieurs administrations interdisent ou restreignent l'usage du téléphone durant l'activité de conduite. Cependant, la majorité permet l'utilisation de la fonction « main libre ».

Notre Association reconnaît que le téléphone cellulaire est un outil de travail et de sécurité pour le chauffeur. Toutefois, nous ne sommes pas en faveur de sa prohibition complète. C'est pourquoi nous recommandons à nos membres de sensibiliser leurs chauffeurs à l'importance d'utiliser le cellulaire qu'une fois que le véhicule a cessé d'être en mouvement. Nous suggérons aux transporteurs de se doter d'une politique visant à

limiter son utilisation pour des fins d'affaires uniquement, de contrôler la fréquence et la durée des appels et d'interdire totalement la prise de notes pendant un appel.

Les chauffeurs de véhicules lourds sont des professionnels de la route et jouissent d'une plus grande maîtrise de leur véhicule. L'Association encourage également l'amélioration de la technologie afin que l'utilisation de la fonction main libre ou de casque d'écoute ne nuise pas à la qualité de la transmission et qu'ils puissent être utilisés de façon sécuritaire. Nous ajouterions que la tendance des fabricants de téléphones cellulaires à toujours miniaturiser ces appareils n'améliore en rien son utilisation au volant.

Le téléphone n'est toutefois pas le seul instrument de communication utilisé dans notre industrie. Selon le territoire où il circule et la couverture cellulaire, un chauffeur de véhicule lourd utilisera tantôt la communication cellulaire, tantôt la communication par satellite pour échanger des informations avec sa base. Les systèmes de télécommunication par satellite se sont taillés une place importante dans notre secteur. Que ce soit pour suivre les déplacements d'un véhicule ou les heures de conduite et de travail d'un conducteur, pour connaître l'état général du véhicule tracteur ou de la semi-remorque ou pour communiquer des renseignements ou transmettre des documents au chauffeur, les ordinateurs de bord par communication satellite ou ondes cellulaires font également partie du quotidien des entreprises de camionnage.

Nous demeurons convaincus que le cellulaire n'est qu'une source de distraction parmi d'autres éléments qui peuvent contribuer à la réduction du niveau d'attention d'un conducteur. Nous aimerions citer en exemple les travaux qui ont eu cours – sous la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec et auxquels a participé notre Association, en 1998 et 1999. L'objectif de la démarche était de permettre une meilleure application de l'article 439 du Code de la sécurité routière qui se libelle maintenant comme suit :

« Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel un téléviseur ou un écran pouvant afficher de l'information est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir directement ou indirectement l'image transmise sur l'écran, sauf s'il s'agit d'un système en circuit fermé servant au conducteur pour la manœuvre du véhicule ou d'un système utilisé par un agent de la paix ou par le conducteur d'un véhicule routier utilisé comme ambulance, conformément à la Loi sur les services préhospitaliers d'urgence (chapitre S-6.2), dans l'exercice de leurs fonctions. »

Dans le cadre de ses travaux, le comité spécial de l'époque avait conclu en la nécessité d'exclure du Code certains utilisateurs tels que les ambulanciers et les policiers notamment. Notre Association a toujours fait la promotion d'une utilisation judicieuse de ce type d'appareils et uniquement lorsque le véhicule n'est pas en mouvement. C'est pourquoi la Société concluait que cette article «devait être appliqué avec tolérance» si les appareils étaient utilisés de façon sécuritaire.

LA VITESSE EXCESSIVE

La vitesse demeure une des premières causes d'accidents au Québec. Notre Association est très préoccupée par les conséquences sur les personnes lors d'une collision avec un véhicule lourd. Lorsque nous sommes tous témoins de la diffusion de couvertures médiatique de tels accidents, c'est l'image de l'ensemble de notre industrie qui s'en trouve ternie et ce, malgré que dans 70 % des cas, le comportement du conducteur du véhicule lourd n'était pas en cause.

Depuis plus de 12 ans, notre Association réclame une «tolérance ZÉRO» à l'égard de la limite de vitesse des véhicules lourds. Une telle approche de la part du milieu policier s'avère plus complexe à appliquer qu'il n'en paraît. Les principes de règles de preuve et de marge d'erreurs possible des appareils radar font en sorte que la tolérance zéro que nous prônons, selon les autorités policières, peut difficilement s'appliquer.

a) Solutions possibles au problème de la vitesse des véhicules lourds

Notre Association, de concert avec les 6 autres associations provinciales de camionnage du Canada ainsi qu'avec l'Alliance canadienne du camionnage, a

récemment rendu publique sa nouvelle politique à l'égard de la limite de vitesse des véhicules lourds.

En voici le libellé :

L'Association du camionnage du Québec adopte la politique suivante quant à l'utilisation des limiteurs de vitesse :

- 1. L'activation des limiteurs de vitesse sur tous les camions visés circulant dans les provinces canadiennes, indépendamment de leur domicile, sera obligatoire.*
- 2. Les limiteurs de vitesse devraient être réglés à un MAXIMUM de 105 km/h (65 ml/h).*
- 3. La loi s'appliquera aux camions porteurs et aux ensembles tracteur et semi-remorque construits après 1995 et dont les caractéristiques nominales ou la masse totale en charge sont supérieures à 11 000 kg.*
- 4. Pour être conformes, tous les véhicules visés construits après 1995 doivent avoir leur limiteur de vitesse activé et ajusté à la vitesse maximale de 105 km/h.*
- 5. Les concessionnaires, les ateliers de réparation et les transporteurs seraient habilités à régler la vitesse maximale d'un camion pourvu qu'elle ne dépasse pas 105 km/h.*
- 6. Le fait que le limiteur de vitesse d'un camion visé par cette politique soit réglé au-delà de 105 km/h constituera une infraction. Des sanctions devraient être imposées à la personne ou aux personnes qui modifieraient et désactiveraient le dispositif ou le régleraient à une vitesse excédant 105 km/h.*
- 7. Seules les données relatives au réglage de la vitesse d'un moteur pourront être téléchargées du module de commande du moteur (ECM) par le personnel autorisé que les gouvernements provinciaux désigneront.*
- 8. Le renforcement du contrôle policier en regard à la vitesse demeurera nécessaire pour assurer la conformité :*
 - a. Sur les routes et les autoroutes où la vitesse maximale signalée est moindre que 100 km/h puisque les limiteurs de vitesse ne peuvent présentement être réglés qu'à une seule vitesse maximale;*
 - b. Sur les autoroutes où la vitesse maximale signalée est de 100 km/h ou plus mais qu'un camion, pour une quelconque raison, y circule à une vitesse excessive. Dans ces cas, le chauffeur devrait être sanctionné et l'infraction inscrite à son dossier de conduite.*

De plus, l'ACQ est d'avis que :

- 9. Tout nouveau chauffeur de camion devrait recevoir une formation sur les avantages du contrôle de la vitesse et du partage de la route avec les autres usagers.*

Comme on peut le constater, l'Association réclame à son gouvernement d'introduire une réglementation visant l'activation obligatoire des limiteurs de vitesse sur les véhicules lourds. Une fois fait, nous croyons que les effectifs policiers pourront être plus efficaces au contrôle de la vitesse des véhicules lourds sur les routes dont la limite est inférieure à 100 km/h, ce qui ne veut pas dire que nos efforts communs d'éducation doivent être relégués pour autant. Le redéploiement des effectifs policiers permettrait un meilleur contrôle sur ces routes, ce qui s'inscrirait totalement dans l'objectif que nous poursuivons de renforcer les interventions policières auprès des conducteurs de véhicules lourds délinquants.

Comme cette demande faite par les associations provinciales s'effectue à l'échelle de tout le pays, nous sommes convaincus qu'elle serait plus facilement acceptable par les gouvernements et qu'elle assurera une équité concurrentielle au sein même de notre secteur économique.

b) Cinémomètre photographique

Notre Association avait déjà soumis à cette Commission parlementaire un Mémoire, le 5 septembre 2001 sur cette question. La vision de nos membres n'a pas changé depuis et nous demeurons convaincus aujourd'hui que cette technologie, bien que poursuivant un objectif légitime, n'est pas un moyen adéquat pour améliorer le bilan routier de notre industrie. Nous aimerions rappeler aux membres de la Commission les éléments qui contribuaient et qui contribuent toujours à forger notre point de vue en cette matière.

La mise en place du cinémomètre photographique fait supporter à l'industrie du camionnage un fardeau administratif que nous n'hésitons pas à qualifier d'inacceptable. Chaque infraction constatée par une photographie prise par un cinémomètre photographique imposera une recherche qui, fréquemment, s'apparentera à celle d'une aiguille dans une botte de foin. De plus, la tâche d'identifier l'auteur responsable de l'infraction constatée incomberait désormais à une personne qui devrait, en quelque sorte, s'improviser à la fois policier, poursuivant, juge et percepteur. Sans compter que,

dans de nombreuses circonstances, cet exercice risque de semer la discorde entre des personnes dont ni l'une ni l'autre ne serait l'auteur de l'infraction reprochée mais dont l'une d'elles (le propriétaire en l'occurrence) serait responsable en vertu de ce que la loi prévoirait.

Poursuivre le propriétaire du véhicule en infraction aurait pour effet de déresponsabiliser les conducteurs de véhicules lourds au regard des infractions pour excès de vitesse constatées par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique. Au surplus, parce que les infractions ainsi constatées seront reprochées aux propriétaires des véhicules lourds, même lorsque ce ne sont pas ces propriétaires qui utilisaient alors les services de ces conducteurs, le niveau d'impunité de ceux-ci serait haussé d'un cran.

Cette approche ne serait pas non plus en harmonie avec le partage des obligations qui ont été développées par le biais de la *Loi concernant les propriétaires, exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et de la Politique d'évaluation qui en est issue.

Les entreprises de camionnage utilisent principalement des ensembles tracteurs / semi-remorques. Dans tous les cas où un tel ensemble est utilisé, la plaque d'immatriculation que montrera la photographie prise par un cinémomètre photographique sera donc celle de la semi-remorque. C'est donc au propriétaire de la semi-remorque que sera transmis le constat d'infraction.

Ce propriétaire n'est pas coupable de l'infraction constatée du seul fait que c'est la plaque d'immatriculation d'une semi-remorque dont il est propriétaire que montre la photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique.

Lourd fardeau de preuve, s'il en est, que celui de faire la démonstration du contraire! Mais quand on y ajoute la lourdeur du fardeau administratif qui se rattache au simple exercice consistant à déterminer s'il peut faire valoir des moyens de défense que la loi

lui permettrait d'invoquer, il risquerait de s'écraser sous le poids de la responsabilité en lieu et place de la personne qui a commis l'infraction qu'on lui reproche!

Si, à la rigueur, mais sans le reconnaître pour autant, il semble possible d'établir facilement un lien entre la propriété d'un véhicule de promenade et l'identité de son conducteur, nous pouvons affirmer qu'en ce qui concerne l'industrie du camionnage, le lien entre le conducteur d'un véhicule lourd et le propriétaire d'une semi-remorque n'est pas du tout évident.

Dans l'industrie du camionnage, les semi-remorques sont loin d'être toujours en possession des entreprises qui en sont propriétaires. Elles sont fréquemment l'objet d'échanges entre diverses entreprises, souvent par l'entremise de tiers, sans que leurs propriétaires y aient consenti explicitement.

La semi-remorque, propriété de l'entreprise de camionnage A, peut être laissée au terminus de l'entreprise de camionnage B et celui-ci peut la garder en sa possession pendant un certain temps avant de la remettre à l'entreprise de camionnage A. Il se peut fort bien que, cette même semi-remorque, soit remise par l'entreprise de camionnage B à l'entreprise de camionnage C... et ainsi de suite, de telle sorte qu'il peut s'écouler des jours, voire des semaines, avant que l'entreprise de camionnage A ne reprenne possession de la semi-remorque dont elle est propriétaire...

Et nous n'évoquons pas ici des situations exceptionnelles. De tels échanges sont réguliers et font partie des activités normales des entreprises de camionnage nord-américaines.

Mais qu'en serait-il de l'identification des propriétaires de véhicules dont les plaques d'immatriculation n'ont pas été émises par la Société de l'assurance automobile du Québec? Il faudrait sans doute obtenir l'information de la juridiction émettrice, puisque la Société de l'assurance automobile du Québec n'a pas cette information dans ses dossiers.

Mais une fois que cette information aurait été obtenue et que le propriétaire du véhicule routier pourrait ainsi être identifié au sein du constat d'infraction, comment pourrait-on lui transmettre ledit constat d'infraction? Ce constat d'infraction serait transmis à l'adresse figurant dans les dossiers de la juridiction émettrice? Et comment faire la preuve de propriété si la Société ne possède cette preuve que par un «organisme interposé»?

Si le véritable auteur de cette infraction, le conducteur, était celui contre qui, comme cela devrait toujours être le cas en matière de sécurité routière, l'accusation d'avoir excédé la vitesse permise était portée, ces questions et d'autres encore ne se poseraient même pas.

Rappelons avec ironie qu'une semi-remorque ne peut, par elle-même excéder la vitesse permise; le propriétaire de celle-ci ne peut à ce seul titre, être responsable d'une infraction pour vitesse excessive. On lui impose un fardeau d'autant plus inacceptable qu'il ne lui revient pas de le supporter.

c) Le rehaussement des amendes

Dans le contexte où, en partenariat avec le Ministère des Transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, la Commission des transports du Québec, le Ministère de la Justice du Québec, les syndicats et les principales associations de camionnage au Québec travaillent actuellement à la reconfiguration du montant des amendes dans notre secteur d'activités, nous ne croyons pas que cette avenue puisse inciter les conducteurs à réduire leur vitesse. En effet, les amendes prévues au Code de la sécurité routière du Québec sont déjà de l'ordre du double voire du triple de ce qu'elles sont dans les autres administrations nord-américaines. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le gouvernement et l'industrie ont convenu qu'une révision s'avérerait nécessaire en ce qui a trait aux amendes concernant le transport commercial (personnes et marchandises).

Nous réclamions depuis environ 6 ans, la reconnaissance des autorités de l'importance de la responsabilisation de l'ensemble des intervenants dans un mouvement de

transport routier. Nous avons récemment été partiellement entendus. En effet, la Loi 129 – *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* - donne maintenant les assises nécessaires à la mise en œuvre du «dossier du conducteur de véhicules lourds» tant réclamé par notre industrie.

En bref, ce dossier permettra de consigner, dans un chapitre distinct de son dossier de conduite, toutes les infractions commises au volant d'un véhicule lourd d'un détenteur de permis de conduire professionnel (classe de permis 1, 2 et 3). Les renseignements qu'il contiendra seront non seulement contemporains – par le fait qu'ils seront inscrits dès leur émission – mais seront un outil indispensable pour les exploitants de véhicules lourds pour qui la sécurité routière, l'image corporative et la protection du réseau routier revêtent une importance capitale. Car cet outil permettra de reconnaître les chauffeurs «délinquants» des véritables chauffeurs professionnels, ce que le dossier actuel ne permet pas d'identifier étant donné que les informations consignées se restreignent à quelques infractions et elles ne sont inscrites que lors de la déclaration de culpabilité du contrevenant.

LA MOTOCYCLETTE

Du point de vue d'un conducteur de véhicule, le motocycliste n'est qu'un autre usager avec lequel il doit partager la route. Un des mandats que s'est donné notre Association est de promouvoir, sensibiliser voire éduquer l'ensemble des usagers de la route sur certaines caractéristiques d'un véhicule lourd qui sont encore méconnues ou incomprises par les autres conducteurs de véhicules, incluant les motocyclistes :

- Un véhicule lourd a besoin d'un espace de sécurité à l'avant pour freiner compte tenu que son poids requiert une distance d'arrêt plus grande que tout autre véhicule;
- Un véhicule lourd comporte quatre angles morts où le conducteur ne peut détecter un autre usager. Ces angles sont situés à l'avant, sur le côté droit à la hauteur des essieux, sur le côté gauche à la hauteur des essieux également ainsi qu'à l'arrière.

En clair, si un usager ne peut voir les miroirs du véhicule lourd, le chauffeur de ce dernier ne peut voir l'usager;

- Un véhicule lourd a besoin de plus d'espace pour effectuer une manœuvre de virage, surtout lors des virages à droite;
- Le poids du véhicule lourd ne lui permet pas de prendre une accélération aussi rapide qu'un autre véhicule, la patience est de mise.

Tous ces informations et de nombreux messages de sécurité, à l'égard des personnes qui côtoient un véhicule lourd, ont été regroupés dans une vidéo produite grâce au support financier de la Société de l'assurance automobile et du Ministère des Transports du Québec.

Notre Association diffuse ces messages de sécurité sur toutes les tribunes possibles. À ce jour toutefois, nous n'avons pu obtenir la collaboration de la Société de l'assurance automobile afin qu'il puisse être présenté dans ses centres de service ou dans les écoles de conduite automobile ou motocycliste du Québec. La simple réponse à l'effet qu'il est coûteux de diffuser les messages n'est pas en lien avec l'investissement que la Société a déjà consenti pour la conception de la vidéo. Il s'agit d'une approche qui manque de sens logique dans la poursuite de notre mission commune : accroître la sécurité routière au Québec. Étant donné que le matériel de sensibilisation et d'éducation existe, il ne manque qu'une volonté des autorités pour en étendre la diffusion.

Nous réclamons également depuis de nombreuses années l'ajout de questions spécifiques à la notion de « partage de la route avec les véhicules lourds » à l'examen théorique d'accès au permis de conduire d'un véhicule de promenade et de motocyclette. C'est lors de la rencontre de la Table gouvernement/industrie sur la sécurité des véhicules lourds, le 23 mars dernier, qu'a enfin été annoncé l'introduction d'un chapitre spécifique à ce sujet dans le guide *Conduire un véhicule de promenade*

de la Société de l'assurance automobile du Québec. On nous a souligné que les questions souhaitées deviendront réalité dans un avenir rapproché.

LES CONDITIONS HIVERNALES

D'entrée de jeu, nous souhaitons féliciter le ministère des Transports du Québec pour sa campagne sur l'usage des pneus d'hiver. Les statistiques démontrent bien que le message a été compris des usagers québécois.

Nous croyons que notre industrie a également reçu ces messages et comprend bien qu'il est dans leur intérêt d'adhérer à cette approche lorsque les véhicules doivent circuler dans des zones climatiques requérant ce type de pneus.

Toutefois, nous aimerions aborder un sujet fort préoccupant pour l'industrie du transport routier de marchandises, soit l'entretien hivernal. En effet et comme le souligne judicieusement le document de consultation *«le rôle de l'entretien routier en période hivernale est d'assurer la mobilité, tout en conservant aux déplacements leur caractère sécuritaire»*, il est du devoir d'une administration d'assurer le déplacement sûr des personnes et des marchandises pour le bien-être de son économie.

Le ministère des Transports, par voie de soumissions, a partagé avec des entrepreneurs locaux ou régionaux la responsabilité des opérations de déneigement et d'entretien des différents chemins du réseau routier du Québec. Cette situation est remarquable en-dehors des autoroutes. Ce faisant, il visait à faire intervenir le plus rapidement possible tous les équipements nécessaires à la réalisation des travaux dans un intervalle de temps le plus court possible.

Le principe est louable et justifié. Il faut cependant admettre que les résultats, en terme de qualité d'entretien, ne sont pas à la hauteur de ceux escomptés dans certaines régions.

En effet, nous avons pu constater, au cours des récentes saisons hivernales, des écarts dans l'entretien d'une portion de route par rapport à une autre portion de la même route sous la responsabilité d'un autre entrepreneur. Dans le cas du transport hors-normes (de poids ou de dimensions en-dehors des normes prévues par Règlement), les impacts sont très importants puisque la circulation de ce type de véhicule dépend directement du niveau de dégagement de la route sur l'ensemble de son trajet. Un véhicule ne peut circuler que si la route est complètement dégagée de neige ou de glace et que la visibilité est bonne.

Comment peut-on expliquer qu'une portion de route soit acceptable tandis que la portion adjacente de cette même route ne le soit pas, alors que les deux tronçons bénéficient de mêmes conditions climatiques et subissent la même densité de circulation?

Deux hypothèses peuvent expliquer ce phénomène, soit le manque de connaissance des entrepreneurs, soit les effets négatifs associés au fait que les contrats sont octroyés sur la base du plus bas soumissionnaire. Dans un premier temps, nous croyons que les entrepreneurs n'ont pas le même niveau de connaissances et d'expertise dans les opérations de déneigement et d'entretien du réseau routier. Nous soumettons également l'hypothèse que le fait que le coût des abrasifs soit dorénavant défrayé par les entrepreneurs eux-mêmes est certainement un incitatif à une utilisation parcimonieuse de ceux-ci.

Citons en exemple le fait réel de transporteurs du Sud du Québec qui évitent d'emprunter la route 117 en Abitibi, en période hivernale pour se rendre dans l'Ouest canadien ou américain malgré que ce trajet soit le plus court en distance, en énergie et en temps sans compter les contraintes de ponts ou de viaducs quasi-inexistantes.

Notre Association est d'avis que le gouvernement doit assumer sa part de responsabilité pour le maintien de la sécurité et de la mobilité de notre réseau routier.

C'est pourquoi, nous suggérons au ministère des Transports du Québec de prendre des mesures afin que les entrepreneurs qu'il désignera dorénavant disposent d'une formation pertinente à l'atteinte de ces objectifs. Nous proposons que le Ministère mette en place des mécanismes visant à mieux encadrer les entrepreneurs dans leurs opérations en période hivernale. C'est une question de vies humaines que nous pourrons, ensemble, protéger davantage.

CONCLUSION

Nous serons heureux de poursuivre notre contribution à l'adoption de mesures diverses et modernes qui permettra de faire du Québec, une administration où les routes seront parmi les plus sûres du monde dans la poursuite des objectifs que nous partageons : accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et préserver l'intégrité de ces chemins.

Association du camionnage du Québec
Le 28 mars 2006.