

**PROJET DE LOI 42**  
**LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LE**  
**RÈGLEMENT SUR LES POINTS D'INAPTITUDE**

---

**« ALLER AU-DELÀ DES BONNES INTENTIONS »**

**MÉMOIRE DE**  
**L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC**  
**TRAVAILLEURS AUTONOMES QUÉBEC (MÉTALLOS, FTQ)**  
**LE CONSEIL DE L'INDUSTRIE FORESTIÈRE DU QUÉBEC**

**PRÉSENTÉ À LA**  
**COMMISSION DES TRANSPORTS**  
**ET DE L'ENVIRONNEMENT**

29 novembre 2007

## PRÉSENTATION DES COSIGNATAIRES

L'**Association du camionnage du Québec** a été fondée en 1951. Organisation à but non lucratif et 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, 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 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.

L'Association du camionnage du Québec consacre de nombreux efforts à la promotion des normes d'éthique, de sécurité et d'efficacité devant gouverner l'industrie du camionnage. Elle 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 Conseil de l'industrie forestière du Québec** est le porte-parole de l'industrie forestière du Québec. Il est appelé à représenter les entreprises de sciage résineux et feuillus, de déroulage, de pâtes, papiers, cartons et de panneaux œuvrant au Québec. Il

se consacre à la défense des intérêts de ces entreprises, à la promotion de leur contribution au développement socio-économique, à la gestion intégrée et à l'aménagement durable des forêts, de même qu'à l'utilisation optimale des ressources naturelles.

Le Conseil œuvre auprès des instances gouvernementales, des organismes publics et parapublics, des organisations et de la population. Il encourage un comportement responsable de ses membres en regard des dimensions environnementales, économiques et sociales de leurs activités.

**Travailleurs Autonomes Québec inc.** créé en octobre 2005, regroupe au niveau de la section camion, plus de 2 500 membres répartis dans le transport de marchandises, vrac et forestiers, la section taxi quant à elle, représente plus de 3 500 membres.

Afin d'assurer une représentation adéquate et un solide rapport de force pour ses membres, Travailleurs Autonomes Québec Inc. est associé au syndicat des Métallos qui regroupe plus de 60 000 membres au Québec et à la Fédération des travailleurs du Québec (FTQ) qui, elle, regroupe plus de 500 000 membres.

Afin de favoriser le regroupement, Travailleurs Autonomes Québec inc. a conçu un programme personnalisé permettant de donner à l'ensemble de ses membres un pouvoir économique accru ainsi qu'une plus grande représentativité.

Pour ce faire, Travailleurs Autonomes Québec inc. s'est donnée comme mission d'intervenir auprès des autorités publiques et des donneurs d'ouvrage pour représenter ses membres et de les aider de diverses façons en matière de gestion et de réglementation, notamment par la formation et l'information.

Travailleurs Autonomes Québec inc, a aussi comme priorité d'aider ses membres à réduire leurs coûts d'opération par le regroupement et la négociation de produits et

services, offre également un service juridique pour les dossiers pénaux et civils reliés à la profession de ses membres.

Travailleurs Autonomes Québec inc. déploie tous les efforts possibles auprès des décideurs et de la population afin que ses membres soit reconnu comme de véritables « Professionnels de la route ».

## AVANT-PROPOS

Le Projet de Loi 42, déposé devant l'Assemblée Nationale le 13 novembre dernier par la ministre des Transports, Madame Julie Boulet, aborde plusieurs questions relatives à la sécurité routière notamment en matière d'administration des permis de conduire et des points d'inaptitude, de sanctions prévues pour la conduite avec les facultés affaiblies ou à l'égard de grand excès de vitesse. Le propos du présent mémoire s'attardera essentiellement sur les volets qui touchent de plus près l'industrie du transport routier de marchandises, soit :

- la mise en place de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et du cinémomètre photographique;
- l'utilisation du cellulaire au volant;
- l'activation du limiteur de vitesse sur les véhicules lourds.

Bien que nous nous sentions interpellés également sur les autres éléments présentés dans le projet de Loi, nous avons cru plus judicieux de maintenir notre argumentaire autour des questions qui ont déjà fait l'objet d'interventions de notre part notamment à la *Table québécoise sur la sécurité routière*, coprésidé par monsieur Jean-Marie De Konink. Notre représentativité étant celle du milieu du transport routier de marchandises, nous laissons à nos partenaires des secteurs de l'automobile et du transport routier de personnes le soin d'exprimer leur opinion sur les autres questions soulevées dans le présent projet de Loi.

La participation active de chacune des associations cosignataires à la Table gouvernement - industrie sur la sécurité des véhicules lourds oeuvrant depuis bientôt dix ans en, dit long sur leur préoccupation constante pour la sécurité. D'ailleurs, le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général, auquel siège, en plus des trois cosignataires, la Centrale des syndicats nationaux et l'Association des intermédiaires en transport du Québec, a pris position, et endosse la section du présente mémoire traitant du cinémomètre photographique et du système

photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, dont le président avait consigné la prise de position dans une correspondance adressée à la ministre.

---

## CINÉMOMÈTRE PHOTOGRAPHIQUE ET SYSTÈME PHOTOGRAPHIQUE DE CONTRÔLE DE CIRCULATION AUX FEUX ROUGES

Nous abordons ce sujet forts d'une conviction inébranlable dans la justesse de l'énoncé suivant :

**Au cours des dernières années, l'industrie du camionnage, ceux qui y œuvrent à divers titres et nombre de ceux qui y ont recours, plus particulièrement les associations cosignataires du présent mémoire et leurs membres, ont été des chefs de file incontestés en matière de sécurité routière. Les investissements consentis à cet égard, en formation, en temps et en équipement se chiffrent en effet à des dizaines de millions de dollars.**

Nul ne saurait douter donc que la sécurité routière soit au cœur de nos préoccupations, même si nous nous opposons farouchement à l'implantation d'un système qui, à toutes fins utiles, ferait en sorte que seule la personne qu'on devrait viser ne serait pas atteinte!

Pour l'industrie du camionnage, la mécanique proposée par le Projet de loi 42 (voir l'article 61 du Projet de loi introduisant l'article 592.1 au sein du *Code de la sécurité routière*) au regard des infractions constatées au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges est absolument, totalement et complètement ingérable.

L'État veut mettre en place des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges dans le but louable, nous dit-on, de contribuer d'une autre manière à la réduction de la vitesse sur les routes et au respect de la signalisation et ainsi parvenir à réduire le nombre d'accidents.

Soit. Pour les fins de la discussion, accordons à la mesure proposée le mérite des fins qu'on prétend qu'elle permettra d'atteindre. Cela nous évitera des débats et de devoir

mettre en relief les nombreux échecs vécus par diverses juridictions qui, à diverses époques, s'étaient dotées de tels systèmes et qui ont fait marche arrière par la suite, pour les opposer aux exemples auxquels on nous réfère et dont on nous dit qu'ils sont la preuve par anticipation des résultats recherchés.

L'État nous dénonce son intention d'introduire ces appareils de contrôle dans le cadre d'un projet pilote (ce que semble avaliser l'article 81 du Projet de loi) d'une durée de 18 mois, assujetti à l'obligation pour le ministre des Transports de faire rapport à l'Assemblée nationale sur leur application au plus tard un an après le début de ce projet pilote (voir l'article 80 du Projet de loi).

D'ores et déjà, sans avoir à attendre un an, nous pouvons vous annoncer ce dont aura hérité l'industrie du camionnage si la manière de sanctionner les contrevenants demeure inchangée. Si l'on prévoit utiliser les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges à l'égard des entreprises de camionnage tel que prévu et si celles-ci ne choisissent pas tout simplement de baisser les bras et de payer les amendes reliées aux infractions impliquant des véhicules dont ils sont propriétaires, mais plutôt s'inscrivent dans une démarche visant à ce que les véritables et seuls contrevenants soient identifiées, on peut entrevoir un fardeau administratif lourd, des relations employeur/employé tendues et des coûts de gestion accrus!

En quelque sorte, le nouvel article 592.1 du *Code de la sécurité routière* que propose le Projet de loi 42 inverse les rôles : c'est désormais le citoyen qui est au service de l'État, qui fait le travail dévolu à celui-ci pour permettre que soit peut-être poursuivie et éventuellement châtiée la personne fautive. L'État se décharge de ses fonctions sur le dos du citoyen et fait de lui un enquêteur, un délateur, un témoin et un greffier sans par ailleurs lui fournir aucune garantie que le résultat de son travail se traduira par la décision de l'État de reprendre charge de ses fonctions et de poursuivre le véritable contrevenant. Seule lui reste la certitude que s'il échoue dans ses démarches

---

d'identification ou qu'il refuse le rôle que l'État lui attribue, c'est lui le citoyen qui n'a commis aucune infraction qui sera condamné!

En effet, le Projet de loi établit une règle qu'énonce ce qui deviendrait l'article 592.1 du *Code de la sécurité routière* : c'est le propriétaire d'un véhicule routier qui peut être déclaré coupable d'une infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Cette règle ne souffre qu'une exception, soit que le propriétaire dont le véhicule a été photographié ne sera pas trouvé coupable s'il fait la preuve que, lors de l'infraction, le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers.

Est-il besoin de vous dire qu'en ce qui concerne l'industrie du camionnage, les chances de pouvoir se prévaloir d'une telle défense sont pratiquement nulles!

Donc, l'entreprise propriétaire du véhicule ayant été l'objet d'une photographie par le biais de laquelle une infraction a été constatée sera, selon la règle édictée, celle qui sera poursuivie pour cette infraction et en sera éventuellement déclarée coupable.

Mais, si l'entreprise propriétaire de ce véhicule parvient, dans les dix (10) jours de la signification du constat d'infraction et selon la manière prévue soit au 3<sup>e</sup> soit au 4<sup>e</sup> alinéa du futur article 592.1, à identifier la personne qui, vraisemblablement, conduisait ce véhicule au moment de l'infraction, il se pourrait qu'un constat d'infraction soit émis au nom de ce conducteur. Mais cela est loin d'être certain parce que la loi n'obligerait pas l'État à le faire. De plus, le Projet de loi omet de prévoir que si jamais l'État exerce sa discrétion et poursuit le conducteur identifié, la poursuite intentée contre le propriétaire est dès lors abandonnée.

---

On préfère sans doute s'assurer de garder dans le collimateur une personne, le propriétaire du véhicule, dont on est sûr qu'elle pourra être trouvée coupable et auprès de laquelle on pourra percevoir l'amende tribulaire de l'infraction commise. Surtout quand on considère les sérieux problèmes de preuve auxquels seraient confrontés le poursuivant si un constat d'infraction est émis au conducteur identifié par le propriétaire du véhicule. Ce conducteur ne pourrait être trouvé coupable de l'infraction dont il aurait été accusé que s'il est prouvé hors de tout doute raisonnable que c'était bel et bien lui qui était le conducteur du véhicule au moment où la photographie de celui-ci a été prise par un cinémomètre photographique ou un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges.

Mais encore faudrait-il que l'entreprise de camionnage propriétaire du véhicule soit parvenue à identifier, dans le délai imparti, qui était le conducteur au moment où a été commise l'infraction constatée par la photographie alors prise. Ce qui, fréquemment, lorsque ce sera possible, ne sera pas une sinécure!

Dans son mémoire présenté le 5 septembre 2001 à la Commission des transports et de l'environnement, alors que celle-ci étudiait le Projet de loi 17 qui proposait des modifications au *Code de la sécurité routière* afin d'introduire l'utilisation du cinémomètre photographique, l'Association du camionnage du Québec exposait en long et en large les difficultés inhérentes à l'identification du conducteur qui aurait commis l'infraction constatée par photographie. Il serait fastidieux de reprendre ici l'ensemble des exemples et des explications s'y rattachant que citait ce mémoire. Nous nous permettons toutefois de vous y référer parce que, sous cet aspect, ce mémoire est toujours d'actualité et circonscrit bien la problématique à laquelle seraient confrontées les entreprises de camionnage si le régime proposé par le Projet de loi 42 quant au cinémomètre photographique et au système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges devait un jour être applicable aux entreprises de camionnage.

---

Pour illustrer ce qui précède, et bien le saisir, il faut garder à l'esprit que, selon le 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 592.1 projeté, « la photographie doit montrer le véhicule routier et sa plaque d'immatriculation et, le cas échéant, le feu de circulation, sans qu'il soit possible d'identifier les occupants du véhicule ».

Donc, les plaques d'immatriculation étant en règle générale située à l'arrière du véhicule, il faut comprendre que la photographie montrera l'arrière du véhicule. Pour tous les ensembles tracteur/semi-remorque, cela signifie que ce sera la plaque d'immatriculation de la semi-remorque qui sera photographiée et que ce sera le propriétaire de la semi-remorque à qui sera émis le constat d'infraction.

Il nous a été dit que le cinémomètre photographique ou le système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges pourrait être programmé pour prendre une photographie de l'avant du tracteur, là où est situé la plaque d'immatriculation. Nous sommes loin d'être convaincus de la véracité de cette prétention qu'on n'a d'ailleurs jamais étayée du moindre soupçon de preuve. D'autant plus que le risque de photographier le ou les occupant(s) du véhicule serait omniprésent et que cela signifie qu'une telle programmation rendrait alors les appareils inutilisables pour tous les véhicules dont la plaque d'immatriculation est située à l'arrière.

Or, personne ne conduit une semi-remorque. Si jamais le propriétaire à qui aura été émis le constat d'infraction entreprend de déterminer qui était le conducteur du tracteur qui tirait sa semi-remorque au moment de l'infraction constatée, il risque d'avoir une lourde tâche sur les bras! Il est très fréquent que l'entreprise propriétaire de la semi-remorque et l'entreprise propriétaire du tracteur qui la tire soient deux personnes différentes dont l'une est en possession de la semi-remorque à l'insu de l'autre, qui a toutefois consenti implicitement à ce qu'il en soit ainsi, selon les us et coutumes de l'industrie du camionnage. S'en suit alors la proverbiale recherche d'une aiguille dans une botte de foin alors que le sablier du délai prévu ne cesse, lui, de se vider.

Et si malgré toutes ces contraintes, au prix des efforts que cela exige, le propriétaire de la semi-remorque photographiée parvient à identifier le conducteur auprès de l'État et qu'une poursuite est initiée contre ce conducteur malgré qu'il n'ait pas voulu reconnaître qu'il était effectivement la personne fautive, ce propriétaire devra, si le conducteur accusé a décidé, comme c'est son droit fondamental de le faire, de plaider non coupable à l'accusation portée contre lui, aller témoigner en Cour pour tenter de permettre à la poursuite de faire la preuve de l'identité de la personne qui a commis l'infraction et que cette personne est bel et bien celle qui est accusée. Et si jamais, il s'avère que ce conducteur est un employé du propriétaire du véhicule, on forcera ainsi l'employeur à témoigner contre son employé!

Et que personne ne s'illusionne : nul, pas même un policier et encore moins un employeur face à son employé, ne peut contraindre quelqu'un à admettre être l'auteur d'une infraction!

Donc, dans les faits, que se passera-t-il? Face au défi qui l'attend, aux contraintes réelles que l'identification du conducteur est susceptible de lui imposer, sans par ailleurs n'avoir aucune assurance que ce conducteur sera accusé et que, elle, à titre d'entreprise propriétaire du véhicule photographié, cessera de l'être, il y a fort à parier que cette entreprise voit une forme de taxe dans l'amende qu'on lui réclame.

C'est peut-être ce qu'on veut après tout. Il est sans doute plus payant, plus facile et moins coûteux d'instaurer un système de perception que de prendre de véritables mesures visant à corriger le comportement des conducteurs fautifs.

C'est pour le moins paradoxal qu'on ait recours à un expédient de la sorte alors qu'on convie à grands frais les gens à adopter une conduite responsable.

Pourtant, invités à proposer une solution de rechange à celle alors envisagée et que le Projet de loi 42 adopte, les cosignataires ont suggéré une méthode permettant d'utiliser

les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges comme moyen de contrôle du comportement des conducteurs des entreprises de camionnage qui, sans exposer ces entreprises au paiement d'amendes, était de nature à les inciter fortement à prendre en considération les infractions constatées au moyen de ces appareils et à agir pour en éviter la récurrence.

Notre suggestion, que nous réitérons à ce stade-ci, convaincus que nous sommes de sa justesse et de sa pertinence, avait et a toujours le mérite de la cohérence, en ce qu'elle permettrait d'inscrire l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges dans la poursuite des objectifs de la *Loi concernant les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds*.

Cette loi, qui encadre les activités des entreprises de camionnage et dont l'efficacité redoutable a été maintes fois prouvée, mesure le comportement et la performance de tous ceux qui œuvrent dans l'industrie du camionnage ainsi que leur engagement, tant collectif qu'individuel, envers la sécurité routière. Cette même loi permet, via un processus de nature disciplinaire administré par la Commission des transports du Québec, donc, un processus évoluant en marge du système pénal relevant des tribunaux de droit commun, de sanctionner les entreprises et les conducteurs délinquants dont les manquements répétés témoignent de leur peu de considération à l'égard de la sécurité routière.

Selon nous, il serait possible d'utiliser les photographies constatant une infraction d'une manière compatible avec le système qui gouverne les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds et uniquement eux. Nous ne demandons pas de créer, en ce qui concerne l'utilisation du cinémomètre photographique et du système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, un régime d'exception pour

les seuls propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds; nous demandons plutôt d'en incorporer l'utilisation au sein du régime d'exception existant déjà.

La photographie résultant de l'utilisation de ces appareils pourrait être transmise au propriétaire du véhicule photographié. Il appartiendrait à celui-ci, sans qu'il ait à agir sous la crainte générée par l'épée de Damoclès que représentent à la fois le délai de dix (10) jours et l'imminence de l'amende, de prendre les moyens nécessaires pour que soit identifié le conducteur fautif. Si celui-ci n'est pas à son emploi ou s'il n'est pas un conducteur dont il utilise les services, il avisera l'exploitant concerné, s'il parvient à déterminer de qui il s'agit, et il reviendra à ce dernier de poser les gestes appropriés.

Un trop grand nombre d'infractions constatées par photographie (ce qui est un trop grand nombre devant être établi en relation avec la taille de parc du propriétaire concerné) pourrait générer, au même titre que le font les infractions constatées autrement, une intervention de la Société d'assurance automobile du Québec dans le cadre de sa gestion de la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ou le transfert du dossier du propriétaire concerné à la Commission des transports du Québec, à qui ce dernier devra expliquer la nature et la portée de ses interventions ou les raisons pour lesquelles aucune intervention n'était possible. Son inaction constatée par la Commission des transports du Québec risquerait d'être sanctionnée par l'attribution d'une cote « conditionnel » ou, même, une interdiction de mettre en circulation des véhicules lourds.

De même les conducteurs identifiés auprès de la Commission des transports du Québec par les entreprises utilisant leurs services pourraient avoir à comparaître et à expliquer leur comportement pour ne pas voir leur privilège de conduire des véhicules lourds suspendu ou révoqué.

Si on reconnaissait le mérite de notre suggestion, on se doterait alors de moyens véritables et concrets capables d'influencer le comportement et de contraindre les

propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds, dont l'engagement envers la sécurité routière n'est pas celui qu'il devrait être, à adopter une conduite responsable.

Autrement, on en restera au stade des bonnes intentions et on omettra d'aller au-delà comme nous vous y invitons.

## 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, tout autant que pour l'échange de renseignements écrits et la transmission écrite d'instructions diverses. 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 industrie. Force est d'admettre que le cellulaire représente également un outil de sécurité, que ce soit en situation de bris, d'accident ou tout autre incident de la route devant être rapporté rapidement aux services d'urgences ou à l'employeur.

Depuis nombre d'années, nos associations respectives sensibilisent leurs membres à l'utilisation du cellulaire uniquement lorsque le véhicule n'est pas en mouvement ou, si nécessaire, en mode « main libre ».

Nous reconnaissons que le téléphone cellulaire est un outil de travail et de sécurité pour le chauffeur. Nous avons suggéré aux transporteurs de se doter d'une politique visant à encadrer son utilisation au volant à 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 meilleure maîtrise de leur véhicule que les conducteurs de véhicules de promenade. Les cosignataires encouragent 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.

Les cosignataires sont favorables à l'introduction de l'article 439.1 au Code de la sécurité routière interdisant l'utilisation du combiné téléphonique lors de la conduite d'un véhicule. L'Association du camionnage du Québec donnait déjà son appui à semblable approche en mars 2006 alors que cette même Commission parlementaire recueillait les commentaires des intervenants dans le cadre d'une vaste consultation sur diverses préoccupations du gouvernement à l'égard de la sécurité routière.

## L'ACTIVATION DU LIMITEUR DE VITESSE

La vitesse demeure une des premières causes d'accidents au Québec. Et tout accident impliquant un véhicule lourd est un accident de trop et une défaite dans nos efforts constants pour améliorer l'image de notre industrie, car nos associations sont très préoccupées par les conséquences sur les personnes lors d'une collision avec un véhicule lourd. Lorsque nous sommes 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, bien que dans les deux tiers des cas, le comportement du conducteur du véhicule lourd n'était pas en cause.

C'est pour ces raisons de sécurité et d'image, conjugué au fait que circuler à des vitesses moindres représente un gain indéniable tant économique qu'au plan de la réduction des gaz à effets de serre pour les exploitants qui contrôlent la vitesse maximale de leurs véhicules, que notre industrie réclame du gouvernement québécois l'obligation d'activer le limiteur de vitesse pour tous les véhicules lourds.

En effet, il s'agit principalement d'une initiative de l'Association du camionnage du Québec, et des six autres associations provinciales du Canada, regroupé sous l'égide l'Alliance canadienne du camionnage – qui constitue une fédération dont les associations provinciales se sont dotés – qui ont pris position en octobre 2005 en faveur de l'activation des limiteurs de vitesse à un maximum de 105 km/h pour tous les véhicules lourds.

Pour les fins du présent mémoire, les cosignataires sont également favorables aux arguments invoqués par cette prise de position. Nous sommes heureux et fiers que le gouvernement du Québec fasse preuve de leadership en étant la première province à introduire cette obligation législative.

Toutefois, le gouvernement se doit d'assurer le maintien d'une équité concurrentielle des entreprises de transport de son territoire face à celles de l'extérieur du Québec.

Nous sommes confiants que le gouvernement ontarien devrait légiférer dans un proche avenir. Pour les gouvernements des autres provinces, le Québec doit poursuivre les discussions engagées avec ses homologues afin qu'ils adoptent, dans les meilleurs délais possibles, semblable obligation sur leur territoire respectif.

Il nous faut également souligner que l'American Trucking Association a récemment adopté une position similaire à celle de l'industrie canadienne dans ce dossier. Des approches avec les autorités fédérales américaines ont d'ores et déjà été entamées par nos confrères.

### **Une présence policière essentielle**

Tout comme le mentionnait l'Association du camionnage son mémoire de mars 2006 sur ce même sujet, il faut maintenir une vigile constante à l'égard de la vitesse excessive. L'activation du limiteur de vitesse sur les véhicules lourds à 105 km/h au maximum résoudra, à toute fin pratique, les excès de vitesse des ces derniers sur les autoroutes où la limite est fixée à 100 km/h. Il n'est pas pour autant une panacée. Une surveillance du comportement des conducteurs de véhicules lourds doit être assurée sur les routes où la limite de vitesse en est inférieure à 100 km/h.

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.

**CONCLUSION**

Les cosignataires souhaitent poursuivre les discussions avec les autorités et apporter leur expertise respective et leur vision des mesures favorables et contemporaines 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, préserver l'intégrité de ces chemins et maintenir une équité entre les intervenants du milieu.

**Association du camionnage du Québec,**

**Travailleurs Autonomes Québec (Métallos, FTQ),**

**Conseil de l'industrie forestière du Québec**

Le 29 novembre 2007

\*\*\*\*\*