



Owner-Operator's Business
Association of Canada
Association professionnelle des
routiers autonomes du Canada

**Limiteurs de vitesse: un risque pour les autoroutes et pour l'économie;
pas une solution pour l'environnement**

Allocution de Jean Catudal

**Consultation particulière
Commission des transports et environnement
30 novembre 2007**

Situation et enjeux

Madame la ministre, monsieur le président, mesdames et messieurs membres de la Commission des transports et de l'environnement, bonjour! Mon nom est Jean Catudal et je représente l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de Monsieur John Newton, membre du conseil d'administration de l'association et de Monsieur Jacques Plante qui, tout comme moi, est membre de l'association.

Notre association est une organisation nationale à but non lucratif qui représente les intérêts des propriétaires-exploitants et les conducteurs de véhicules lourds sur tous les enjeux pouvant affecter les petites entreprises de camionnage. L'APRAC fait connaître les points de vue des camionneurs dans une grande variété de tribunes, notamment auprès des ministères fédéraux et provinciaux, les agences gouvernementales, d'autres associations commerciales et l'industrie privée afin d'obtenir des conditions de travail sécuritaires et équitables pour tous les conducteurs de camions commerciaux. L'APRAC offre également un large éventail de produits, de services, d'outils et des informations pour aider les professionnels du camionnage à mener leur entreprise selon des principes d'efficacité et de sécurité.

Il est à souligner que l'APRAC s'oppose aux excès de vitesse et à toute autre habitude de conduite non sécuritaire. Au contraire, l'APRAC encourage les conducteurs de poids lourds à adhérer aux règles fédérales, provinciales ou américaines régissant le transport routier, pas seulement pour des questions de sécurité, mais aussi dans le but d'améliorer leur pratique commerciale et de promouvoir une attitude bienveillante à l'égard des automobilistes avec qui ils partagent la route

Le 5 juillet dernier, la ministre des Transports du Québec, annonçait l'intention du gouvernement d'exiger que tous les véhicules lourds soient munis de limiteurs de vitesse fixant leur vitesse maximale à 105 km/h. Il s'agirait de l'une des six actions prioritaires de Québec inscrites au projet de loi 42, modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitudes. Nous croyions que ce projet de loi ne pourra atteindre ses objectifs environnementaux et rendra plutôt les voies de circulation autoroutières moins sûres en raison des écarts de vitesse entre les voitures et les camions, d'un encombrement routier accru et d'autres effets inattendus comme la rage au volant.

De plus, étant donné que les restrictions proposées toucheront tous les camions lourds qui circulent sur le territoire du Québec, il y a aura un impact négatif sur les activités commerciales entre le Québec et les États-Unis et les autres provinces canadiennes. Les effets de cette proposition sur l'économie québécoise pourraient être considérables.

J'aimerais donc, si vous me le permettez, aborder plus précisément l'article 519.15.3 du projet de loi, soit l'article se rapportant au limiteur de vitesse et ce, sous les trois volets suivants, la sécurité routière et la vitesse, l'environnement et finalement l'impact économique.

Volet sécurité routière et la vitesse

D'abord concernant la sécurité routière, l'APRAC s'accorde avec le ministère du Transport pour constater que la vitesse est un problème réel sur les autoroutes du Québec. Toutefois, si l'intention de la ministre est vraiment de réduire la vitesse excessive, le projet législatif de limitation de la vitesse ne cible pas le bon groupe.

En effet, les données statistiques du ministère et les informations contenues dans son propre communiqué de presse confirment que les poids lourds sont les véhicules les moins susceptibles de rouler à une vitesse excessive sur les autoroutes québécoises. Par exemple, il y a eu 50 000 victimes de la route au Québec en 2006, dont environ 4 000 impliquait des camions lourds. Donc, environ 8% des victimes de la route ont impliqué un camion lourd.

De plus, les ingénieurs de la sécurité routière conviennent depuis longtemps que les autoroutes sont plus sûres lorsque les véhicules qui y circulent roulent à une même vitesse, indépendamment des limitations de vitesse. Les écarts de vitesse entre les véhicules sont plus susceptibles de causer des accidents que la vitesse elle-même, tel que mentionné par la ministre cette semaine, d'ailleurs.

Toutefois, encore aujourd'hui, il nous est forcé de croire que le ministère des Transports refuse de reconnaître ce fait puisque seuls les camions sont visés par son projet de loi. Les voitures pourront continuer à excéder les limites permises, creusant des écarts de 15, 20 ou 25 km/h et plus avec les camions.

L'APRAC croit que la meilleure façon de promouvoir la sécurité routière est de faire respecter les actuelles limitations de vitesse auprès de tous les usagers de l'autoroute, d'autant plus qu'il été démontré que dans 90 % des cas d'accidents fatals impliquant des camions —accidents dont la vitesse était un facteur — ce sont les conducteurs de voitures qui étaient en faute, pas les camionneurs.

En forçant les conducteurs de camions lourds à rouler plus lentement que le flux régulier de la circulation, les conducteurs de voitures ayant tendance à rouler vite changeront de voie plus souvent, et multiplieront les manœuvres de dépassement, de « tricotage » et de « talonnage ». Ces conducteurs augmenteront de manière dramatique les probabilités d'emboutissage et de collision latérale.

Dans les situations où les manœuvres de dépassement ne pourront être effectuées, l'écart de vitesse provoquera des embouteillages; la voie sera dégagée devant les camions circulant lentement et encombrée derrière. De plus, lorsque les camions roulant à vitesse réduite provoqueront un ralentissement sur une voie, il y a de fortes chances que le nombre de collisions augmente puisque les voitures tentant d'entrer sur l'autoroute ou de la quitter le feront à une plus grande vitesse. Nous, camionneurs québécois, devront donc subir quotidiennement sur les routes canadiennes et américaines ce nouveau stress dû à notre limiteur de vitesse.

D'ailleurs, j'aimerais rappeler aux membres de la commission que bien que les véhicules commerciaux subissent une forte pression pour livrer des biens rapidement, ce serait une erreur que de laisser supposer que la vitesse est un facteur-clé dans le transport des marchandises par camion. Il y a plusieurs raisons économiques pour ne pas rouler rapidement : une meilleure consommation de carburant et des exigences d'entretien du moteur plus faibles; les citations pour des infractions liées à la vitesse sont coûteuses, sans compter les points de démerite attribués aux conducteurs et autres sanctions (comme les points IUVU en Ontario) appliqués aux dossiers des entreprises de transports.

Une grande majorité de transporteurs et de propriétaires-exploitants a instauré des politiques de gestion de la vitesse, conçoit des camions pour obtenir de meilleurs rendements énergétiques (aérodynamisme, pneus offrant une faible résistance au roulement), investit dans des technologies ciblant la marche au ralenti et offre des cours sur des techniques de conduite écono-énergétiques, toujours dans le but de réduire les coûts d'exploitation. Plusieurs de ces entreprises prennent des décisions éclairées et mettent en place de tels outils dans le but de se donner un avantage concurrentiel.

Volet environnemental

L'APRAC croit que la proposition de la ministre aura peu d'impact sur l'environnement, mais davantage sur l'économie. Nous croyons également que l'économie sur la consommation de carburants et la réduction des gaz à effet de serre peuvent être atteintes de d'autres façons.

D'ailleurs à ce sujet, madame la ministre vous avez souligné l'économie des énergies combustibles et la réduction des coûts en carburant pour vanter votre projet de loi 42. Toutefois, l'impact de la réduction de la vitesse sur les émissions de gaz à effet de serre reste à ce jour inconnu. J'aimerais quand même vous faire mention que selon une étude réalisée en 2003 pour le compte de l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) de la Suisse, la réduction de 120km à 80km n'a eu aucun impact sur les gaz à effet de serre.

Par contre, les manufacturiers de moteurs de type diesel ont déjà réussi à réduire certaines émissions nocives de 90 % en comparaison à des modèles de moteur fabriqués avant 2002. Soulignons que ces émissions seront diminuées encore davantage dans les modèles 2010.

En plus des améliorations de la technologie et l'aérodynamique des camions, le conducteur joue un rôle crucial dans la consommation d'essence. Les comportements variés du conducteur (utilisation des freins, temps de marche au ralenti, fréquence des accélérations et décélérations) ont deux fois plus d'impact sur la consommation d'essence que la vitesse.

Pour cette raison et bien d'autres, l'APRAC encourage l'idée d'offrir une formation aux camionneurs qui serait axée sur la gestion de la vitesse et le rendement énergétique. La formation ainsi que des investissements dans les technologies réduisant le temps de marche au ralenti sont des moyens beaucoup plus rentables pour diminuer les émissions de manière importante. L'APRAC tient d'ailleurs à souligner que le rendement énergétique constitue un avantage concurrentiel.

Volet économique

Il est important de comprendre qu'une fois qu'un limiteur de vitesse est fixé, il ne peut être mis hors fonction ou reprogrammé par un camionneur sur la route. Vingt-deux états américains (y compris plusieurs états frontaliers) et plusieurs provinces canadiennes possèdent des limites de vitesse supérieures à 105 km/h. Les camions basés au Québec deviendront problématiques et seront désavantagés dès qu'ils franchiront les limites du Québec.

De plus, dans l'éventualité que cela soit imposée également aux flottes de camions américains, tout autant qu'aux camions canadiens, ces derniers pourraient subir des pertes de productivité, compromettraient la sécurité routière ou risqueraient d'écoper de pénalités pour des raisons de non-conformité sur les routes du Québec. Plusieurs entreprises de transport pourraient simplement décider de ne plus faire affaire au Québec.

Le camionnage est au cœur des échanges commerciaux avec les États-Unis. Toute interruption de la circulation des biens à travers les frontières canadiennes a un impact sur l'économie canadienne. Chaque jour, 37 000 camions franchissent la frontière canado-américaine, soit un camion toutes les 2,5 secondes. Chaque année, des chargements valant des centaines de milliards de dollars traversent la frontière séparant le Québec des États-Unis, dont la plus importante partie est transportée par des camions lourds qui voyagent sous plusieurs juridictions. Imaginez le cafouillage bureaucratique qui pourrait s'en suivre à la frontière, à savoir, qui pourra rouler sur les routes du Québec ?

Le Canada et les États-Unis ont fait des efforts considérables pour rendre possible la circulation des biens au-delà de leurs frontières. Les deux pays ont adopté l'ALÉNA ainsi que d'autres accords commerciaux dans le but d'éliminer les barrières commerciales et de faciliter la circulation des biens et services. Si le projet de la ministre est mis en place, la proposition ministérielle pourrait constituer un frein commercial pour les camionneurs québécois.

Conclusion

En conclusion, madame la ministre, l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada propose au gouvernement de concentrer ses efforts en faisant mieux respecter les limites de vitesse actuelles tout en améliorant l'éducation et la formation des conducteurs. Ces moyens sont jugés plus efficaces pour accroître la sécurité sur les autoroutes et le rendement énergétique des véhicules.

De plus, je veux renforcer le point suivant, nous croyons fermement que tous et chacun doivent faire leur part en ce qui a trait à l'environnement. Toutefois, dois-je rappeler que les camionneurs ne peuvent porter à eux seul les problèmes environnementaux liés aux gaz à effet de serre. Nos camions ne sont pas un luxe, ce sont des outils de travail qui permettent à des centaines de millions de personnes de bénéficier de différents produits et ce, à tous les jours.

J'aimerais, vous laisser avec une question madame la ministre.

Pourquoi vous vous empressiez d'imposer le limiteur de vitesse alors que le gouvernement fédéral doit déposer le rapport d'étude concernant le limiteur de vitesse dès le printemps prochain ?

Je vous remercie pour l'opportunité qui nous a été offerte de partager nos craintes face au projet de loi 42.