

**POUR QUE LA RECHERCHE DE L'HARMONIE
N'AIT PAS LA DISCORDANCE POUR RÉSULTAT**

**MÉMOIRE DE
L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU QUÉBEC
SUR LE PROJET DE LOI NO 129 :**

**« LOI MODIFIANT LA LOI
CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES
ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS
ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES »**

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

1^{er} décembre 2005

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.

Il coulait donc de source que l'Association du camionnage du Québec accorde au Projet de loi 129 toute l'importance qu'il convient de lui reconnaître, compte tenu qu'il propose, principalement, des modifications à la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (L.R.Q., chapitre P-30.3) laquelle loi, à n'en pas douter, a tenu le rôle de pierre angulaire lors de l'édification du système d'encadrement des activités des propriétaires et exploitants de véhicules lourds par le biais duquel on conviait ces derniers à témoigner d'un engagement inconditionnel à l'égard de la sécurité routière et de la protection du réseau routier.

Le ministère des Transports, en particulier, a reconnu d'emblée l'intérêt que l'Association du camionnage du Québec ne pourrait manquer de porter au Projet de loi 129, en l'invitant à contribuer à la réflexion préalable à son élaboration via un mécanisme de consultation imprégné du souci de transparence dont les dirigeants de ce ministère font preuve de façon constante. L'Association du camionnage du Québec tient à les en remercier sincèrement.

Nous vous présentons le présent Mémoire et nos commentaires relativement au Projet de loi 129 « *Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives* », animés par un esprit de collaboration, étant convaincus que le but visé par la démarche, en l'espèce, l'amélioration du produit avant que les dernières phases du processus législatif lui confèrent son caractère final.

Le Projet de loi 129 : beaucoup à retenir mais un peu à oublier

Il est essentiel de souligner d'entrée de jeu que nous sommes d'avis que le Projet de loi 129 a beaucoup plus de qualités qu'il n'a de défauts. Il est facile de percevoir qu'il est le fruit d'une analyse sérieuse menée par des gens compétents, instruits de la multiplicité de variables devant être prises en considération lorsqu'on se fixe à la fois comme objectifs non seulement de peaufiner l'instrument servant tant à accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et à préserver l'intégrité de ces chemins qu'à mesurer, par l'entremise d'un système d'encadrement, le comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, mais, également, d'ajouter audit instrument les pièces lui permettant de s'arrimer aux principes et règles édictés par la *Loi sur les transports routiers*¹.

Dès lors, on doit prendre pour acquis que l'Association du camionnage du Québec endosse les articles du projet de loi dont elle ne fait pas mention au sein du présent Mémoire. Vous noterez également que toute référence à un article que nous ferons ci-après ne comporte pas nécessairement un énoncé d'insatisfaction à l'égard de celui-ci; en effet, il peut s'agir tout au plus d'une suggestion quant au libellé de tel ou tel article afin de lui permettre d'atteindre pleinement ses fins ou pour éviter d'éventuels problèmes d'interprétation.

Cela dit, il y a certains éléments qui, parce qu'ils se trouvent au sein du Projet de loi 129, nous préoccupent, alors que d'autres ont le même effet mais plutôt parce qu'on ne les y retrouve pas!

¹ Il est ici question de la loi fédérale actuellement connue sous le nom de « *Loi de 1987 sur les transports routiers* » qui, au moment de l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2006, de la « *Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquences* » (Lois du Canada, 2001, chapitre 13) sera désormais connue sous le nom de « *Loi sur les transports routiers* ».

Il importe de comprendre que l'analyse du Projet de loi 129 à laquelle nous avons procédé s'est faite en tenant compte du contexte dans lequel interviennent les changements que ce projet de loi propose.

En effet, l'impact que pourrait avoir l'adoption des dispositions auxquelles nous nous objectons ne peut être mesuré avec justesse que si on est familier avec une certaine réalité dont le Projet de loi 129 ne se fait certes pas l'écho. En d'autres termes, le Projet de loi 129 ne peut être étudié en vase clos sans tenir compte de l'encadrement interpellant notre industrie.

Afin d'être mieux à même d'apprécier nos commentaires, vous trouverez ci-après un énoncé des diverses circonstances dans lesquelles s'insèrent le Projet de loi 129 dont nous avons tenu compte au moment de procéder à l'analyse de celui-ci :

- A) Les délais de traitement des constats d'infraction dans les divers districts judiciaires ²;
- B) Le fait que la réglementation adoptée en vertu de la « *Loi sur les transports routiers* » ³ réfère à l'obligation pour les autorités provinciales ⁴ d'établir et de conserver un profil du transporteur routier dans lequel sont consignés les renseignements prévus à l'article 2 de la partie C de la norme no 14 du *Code canadien de sécurité* ⁵;
- C) Le fait, d'abord, que les propriétaires et exploitants de véhicules lourds aient à débattre des infractions qu'ils sont accusés d'avoir commises dans une multitude de districts judiciaires, parce que c'est le district judiciaire où se situe le lieu de l'interception et du contrôle de leurs véhicules qui a compétence pour entendre l'affaire en résultant et, ensuite, le fait qu'une

² Dans plusieurs districts judiciaires, dont certainement ceux dans lesquels sont situés des postes de pesée, il peut facilement s'écouler un minimum de 15 mois entre la date où un constat d'infraction est émis et la date à laquelle la personne visée par ce constat pourra procéder devant le Tribunal.

³ Voir note 1 supra

⁴ Au sens de la « *Loi sur les transports routiers* » : « Personne ou organisme ayant, en vertu de la loi d'une province, le pouvoir de contrôler ou de régir les entreprises de transport routier dont l'exploitation est limitée à la province ».

directive administrative émanant de la Direction des affaires pénales du ministère de la Justice a réduit considérablement le pouvoir de négociation des substituts du Procureur général à l'égard de ces infractions;

- D) Le fait que des données favorables aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui, depuis l'adoption de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, devraient être considérés dans l'analyse de leur comportement, ne le sont toujours pas plus de 7 ans après l'entrée en vigueur de ladite loi;
- E) Le fait que le système en place ne tient toujours pas compte de critères essentiels à une identification judicieuse de ceux dont le comportement présente un risque, tels l'exposition au contrôle et l'exposition au risque des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Le contexte résultant du cumul des circonstances énoncées en A) à E) ci-dessus rend inacceptables sans modulation certaines des dispositions proposées par le Projet de loi 129.

Les dispositions du Projet de loi 129 à revoir

Nous ne sommes pas sans savoir que, si le Projet de loi 129 est éventuellement adopté, devenant alors la « *Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives* », cette loi entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2006, comme l'édicte l'article 53 de ladite loi, mais que certaines de ces dispositions, dont nombre de celles que nous trouvons sujettes à caution, elles, n'entreront en vigueur qu'ultérieurement, à la date ou aux dates fixées par le gouvernement.

⁵ Laquelle norme no 14 nous produisons en Annexe 1 du présent Mémoire.

Quel est l'échéancier de l'entrée en vigueur des dispositions qui n'entreront pas en vigueur le 1^{er} janvier 2006? Ne risque-t-on pas de créer des difficultés d'interprétation ou d'application dont le moins qu'on puisse en dire c'est qu'il serait préférable qu'elles ne voient pas le jour?

L'article 3, paragraphe 2 :

À titre d'exemple, la nouvelle définition des mots « exploitants de véhicules lourds » que propose l'article 3 paragraphe 2^e n'entrera pas en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Par contre, entre autres, les articles 5 ⁶ et 14 ⁷, qui tous deux ont trait à des articles de la « *Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds* » au sein desquels il est question des « exploitants de véhicules lourds », sont de ces articles dont le Projet de loi 129 dit qu'ils entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2006.

En conséquence, les articles 5 et 22 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » tels que modifiés par les articles 5 et 14 du Projet de loi 129 devront être interprétés et compris via l'actuelle définition des mots « exploitants de véhicules lourds » qui, parce qu'elle est descriptive des activités généralement exercées par la personne pouvant être ainsi qualifiée, permet l'identification *a priori* de la personne devant être considérée comme étant un « exploitant de véhicules lourds » alors que la nouvelle définition, elle, a pour fins de procéder à l'identification *a posteriori* de la personne qui, dans une situation donnée, était un « exploitant de véhicules lourds ».

En fait, la définition actuelle permet de savoir qui est assujetti à la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » alors que la nouvelle définition a pour but de déterminer qui doit être poursuivi pour l'avoir transgressée.⁸

⁶ Qui a pour effet de remplacer le 1^{er} alinéa de l'article 5 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

⁷ Qui a pour effet de modifier l'article 22 de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*.

⁸ Et, également, pour avoir transgressé le *Code de la sécurité routière* et la *Loi sur les transports*.

À notre avis, la définition actuelle est beaucoup plus compatible avec la compréhension qu'on doit avoir de ce que prévoiront les articles 5 et 22 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » une fois entrés en vigueur les articles 5 et 14 du Projet de loi 129.

La nouvelle définition introduit un sens qui est fonction de l'exercice d'un pouvoir pénal et, dès lors, nous apparaît totalement incompatible avec les fins desdits articles 5 et 22, soit, d'une part, la détermination des personnes qui doivent ou non s'inscrire au « registre de la Commission » pour pouvoir exploiter un véhicule lourd sur un chemin ouvert à la circulation publique et, d'autre part, de celles en fonction desquelles la Société de l'assurance automobile du Québec constitue un dossier.

En ce sens, c'est une bonne chose que l'article 3 paragraphe 2^e du Projet de loi 129 n'entre pas en vigueur le 1^{er} janvier 2006. La nouvelle définition proposée n'est pas à sa place dans la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ». Elle appartient à une autre loi ayant un autre objet et visant d'autres fins!

L'article 5 :

Il s'agit là essentiellement de l'article qui reflète le mieux l'objet premier du Projet de loi 129, savoir, selon les notes explicatives, « d'harmoniser les dispositions de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale sur les transports routiers et de sa réglementation ».

L'inscription au registre de la Commission ne sera désormais requise que des propriétaires ou exploitants de véhicules lourds à l'égard desquels les certificats d'immatriculation ont été délivrés au Québec ainsi que des exploitants de véhicules

lourds à l'égard desquels les certificats d'immatriculation ont été délivrés à l'extérieur du Canada⁹.

Pour ce qui est des personnes dont nous traitons au paragraphe précédent, comme c'est le cas présentement, leur droit de mettre en circulation des véhicules lourds sur un chemin ouvert à la circulation à titre de propriétaire ou d'y en exploiter à titre d'exploitant, est tributaire de leur inscription au registre de la Commission et, le cas échéant, du renouvellement de telle inscription.

La nouveauté dont cet article fait état résulte de l'entrée en vigueur de la « *Loi sur les transports routiers* », la loi fédérale dont l'objectif visé par celle-ci est ainsi décrit dans le sommaire de cette loi :

« L'objectif visé est la création d'un régime national uniforme pour les transporteurs routiers axé sur la sécurité de ces derniers. »

(Les soulignés sont de nous)

D'ailleurs la « *Loi sur les transports routiers* » exprime parfaitement bien ce dont le sommaire fait état à son article 3(1) a) et 3(1) b) :

« 3(1) La présente loi vise à la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la Loi sur les transports au Canada à l'égard des entreprises extraprovinciales de transport routier et notamment :

- a) à axer le régime de réglementation de ces entreprises sur l'évaluation de leur rendement en matière de sécurité en fonction du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers;*
- b) à appliquer à celles-ci uniformément, à l'échelle du Canada, les normes d'exploitation auxquelles elles sont assujetties. »*

⁹ À toutes fins utiles, on parle donc ici des exploitants de véhicules lourds en provenance des États-Unis.

Ainsi l'entreprise extraprovinciale de transport routier¹⁰ à qui la « *Loi sur les transport routiers* » s'applique doit, selon l'article 7 de ladite loi, obtenir un certificat d'aptitude à la sécurité pour pouvoir exploiter une entreprise extraprovinciale de transport routier. Selon le « *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* »¹¹, l'entreprise extraprovinciale de transport routier doit obtenir son certificat d'aptitude auprès de l'autorité provinciale de la province dans laquelle sont immatriculés ses véhicules.

Ce qui explique pourquoi, dorénavant, les entreprises extraprovinciales de transport routier dont les véhicules lourds sont immatriculés au Canada dans des provinces autres que le Québec n'auront plus à s'inscrire au registre de la Commission pour pouvoir exploiter des véhicules sur les chemins du Québec ouverts à la circulation publique; en autant, bien sûr, que ces entreprises soient titulaires de certificats d'aptitude émis par les autorités provinciales desquelles elles relèvent.

Les questions que cela suggère toutefois sont d'une importance primordiale pour l'industrie québécoise du camionnage. Le comportement de ces entreprises extraprovinciales de transport routier qui n'auront plus à être inscrites au registre de la Commission et donc, à l'égard desquelles la Société de l'assurance automobile du Québec ne constituera plus de dossier de comportement¹², seront-elles assujetties à un régime différent de celui actuellement en vigueur au Québec?

Et s'il s'avère que le régime auquel ces entreprises seront assujetties soit différent de celui auquel les entreprises du Québec sont, elles, assujetties¹³, bénéficieront-elles de

¹⁰ Que la « *Loi sur les transports routiers* » définit comme étant une « *entreprise extraprovinciale de transport par autocar ou entreprise de camionnage extraprovinciale* ».

¹¹ DORS/2005-180 le 7 juin 2005 – Voir plus particulièrement l'article 4 a)

¹² Voir sur ce sujet les commentaires que nous soumettons ultérieurement au regard de l'article 14 du Projet de loi 129 modifiant l'article 22 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ».

¹³ Ce qui nous imposerait de conclure que la « *Loi sur les transports routiers* » n'est pas respectée puisque contrairement à l'objectif dénoncé à l'article 3(1) b) de cette loi, on n'appliquerait pas uniformément aux entreprises extraprovinciales de transport routier les normes d'exploitation auxquelles elles sont assujetties.

ce fait d'un avantage susceptible de nuire, sur le plan de la compétitivité, aux entreprises de camionnage québécoises?

Au surplus, n'y aurait-il pas là une iniquité flagrante, en plus d'une transgression évidente des principes à la base de la « *Loi sur les transports routiers* » et sa réglementation alors même que, pourtant, le Projet de loi 129 a pour objet « d'harmoniser les dispositions de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* avec la loi fédérale »?

Nous craignons qu'il nous faudra répondre par oui à chacune de ces questions!

Eu égard au contexte dans lequel interviendraient les changements proposés par le Projet de loi 129 auquel nous faisons allusion précédemment, on ne peut accepter que la recherche d'harmonie se traduise plutôt par une discordance dont les entreprises de camionnage québécoises feraient les frais.

Les modifications proposées à l'article 5 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » proposées par l'article 5 du Projet de loi 129 ne sont acceptables que si elles s'accompagnent d'un changement au système d'évaluation du comportement actuellement en vigueur au Québec, afin que les entreprises de camionnage québécoises soient assujetties à un régime conforme à celui prévu par la « *Loi sur les transports routiers* » et sa réglementation, plus particulièrement à l'article 2 de la Partie C de la norme no. 14 du *Code canadien de sécurité* à laquelle réfère expressément l'article 4 b) du *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers*.

L'article 13 :

Cet article a pour effet d'abroger l'article 19 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ». Ledit article 19 se lit présentement comme suit :

« L'exploitant de véhicules lourds doit, lorsqu'il n'en est pas propriétaire, conserver dans chaque véhicule une copie des contrats de location ou de services. »

Si cet article créait cette obligation à l'exploitant d'un véhicule lourd dont il n'était pas le propriétaire, c'était strictement pour des fins de contrôle et dans le but de pouvoir déterminer qui était l'auteur d'une infraction constatée. En fait, on prétendait avoir besoin d'un contrat, de location ou de services, pour connaître l'identité de l'exploitant lorsque le propriétaire du véhicule lourd n'était pas l'exploitant de celui-ci. Bizarrement donc, il était possible de déterminer que le propriétaire du véhicule lourd n'était pas l'exploitant, au moyen d'indices, de documents ou autres, mais ces mêmes indices, documents ou autres, ne permettaient pas d'identifier l'exploitant.

Plus étonnant encore et, dans une certaine mesure, carrément cocasse, de nombreux constats d'infraction ont été émis, constats par le biais desquels on accusait l'exploitant X, Y ou Z de ne pas avoir eu à bord du véhicule lourd exploité par celui-ci, mais dont il n'était pas le propriétaire, une copie du contrat de location ou de services. On était donc parvenu à identifier l'exploitant et on l'accusait de ne pas avoir eu à bord du véhicule le contrat devant permettre de l'identifier.

Nous sommes d'avis qu'au même titre que la nouvelle définition des mots « exploitants de véhicules lourds » proposée par le Projet de loi 129 n'est pas à sa place dans la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* », l'article 19 n'a plus sa raison d'être au sein de cette loi... Mais au contraire, le texte de cet article devrait y être maintenu¹⁴ si, pour le remplacer, tout ce qu'on nous suggère ce sont les nouveaux articles 42.1 à 42.6 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » que l'article 23 du Projet de loi 129 y introduirait.

¹⁴ Ou être reproduit au sein du Titre VIII.1 du *Code de la sécurité routière* puisque c'est là qu'en réalité il appartient.

Nous reviendrons donc sur cette question au moment où nous aborderons cet article 23.

L'article 14 :

Celui-ci modifie l'article 22 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » pour en faire un article charnier de l'harmonisation avec la loi fédérale.

Nos commentaires en relation avec l'article 5 du Projet de loi 129 modifiant l'article 5 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » voient leur importance mise en relief par l'entremise des modifications proposées à l'article 22 précité.

C'est à cet article dont il est question du dossier constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec. Ce dossier n'est ni plus ni moins que le « profil du transporteur routier » dont traitent à la fois le « *Règlement sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers* » et, par incorporation par référence au sein de celui-ci, l'article 2 de la Partie C de la norme no 14 du *Code canadien de sécurité*.

Or, il est clair que le dossier constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec, ou si l'on préfère, que le « profil du transporteur routier » qu'elle établit, n'est pas conforme à ce que prévoit la réglementation fédérale avec les dispositions de laquelle on dit vouloir s'harmoniser.

Notamment et principalement, sont considérés dans le « profil du transporteur routier » qu'est le dossier constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec, « les

rapports et les constats d'infraction à l'encontre de ces personnes¹⁵ et des conducteurs de véhicules lourds qu'elles utilisent ».

Pourtant et cela est clair, la norme no 14 du *Code canadien de sécurité* ne parle aucunement de « rapports ou de constats d'infraction » mais, lorsqu'elle traite de contraventions, uniquement de « condamnations ». Et pour qu'aucun doute ne subsiste à cet égard, le mot « condamnation » est défini à l'article 1 de la Partie A de la norme no 14 d'une manière telle qu'aucun débat n'est possible quant à ce que, en vertu de l'article 2 de la Partie C de la norme no 14, le « profil du transporteur routier » doit contenir. En effet, on entend par « condamnation » :

« Déclaration par la Cour à l'effet qu'un conducteur de véhicule commercial ou un transporteur s'est montré coupable d'une contravention à la loi ou à la réglementation concernant l'exploitation des véhicules commerciaux. »

Si, pour les fins de la discussion, on prend pour acquis que les juridictions autres que le Québec ne tiennent compte, comme il se doit, que des « condamnations » au sein des « profils de transporteur routier » qu'elles établissent et conservent, force nous est de conclure que les exploitants de véhicules lourds des autres juridictions canadiennes tireront bénéfice des longs délais judiciaires qui sévissent au Québec, ceux-là même qui heurtent et continueront de heurter les entreprises de camionnage québécoise, à moins d'un changement draconien dans le système judiciaire ou dans le système d'évaluation géré par la Société de l'assurance automobile du Québec.¹⁶

En effet, le dernier alinéa de l'article 2 de la Partie C de la norme no 14 prévoit que :

¹⁵ Par le mot « personnes » on doit ici comprendre les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à l'égard desquels la Société de l'assurance automobile du Québec a constitué un dossier.

¹⁶ D'autant plus que nous n'avons aucune raison de croire que le problème de la longueur des délais s'écoulant entre le moment où un constat d'infractions est émis et le moment où le dossier en découlant sera fixé par la cour se résorbera à court terme!

« Toutes les autorités provinciales doivent faire parvenir aussitôt que possible l'information définie aux paragraphes (a) à (k) concernant un transporteur, ses conducteurs et ses véhicules commerciaux à l'autorité provinciale ou au gouvernement étranger auprès duquel le véhicule commercial est immatriculé. »

(Les soulignés sont de nous)

Alors le Québec n'aura l'obligation de transmettre à une autre autorité provinciale l'information pertinente à une entreprise de transport routier relevant de cette autorité provinciale, pour que celle-ci l'intègre au « profil du transporteur routier » de l'entreprise concernée qu'une fois que cette entreprise aura fait l'objet d'une « condamnation » par une Cour québécoise. Ce qui, dans bien des cas où il y a contestation de l'accusation portée, signifie 15 à 18 mois plus tard.

Et pendant ces mêmes 15 à 18 mois, l'entreprise de camionnage québécoise qui, le même jour, aurait été accusée de la même infraction, verra son dossier, son « profil de transporteur routier », affecté par l'infraction dont elle aura été accusée mais n'aura pas été trouvée coupable. Et si l'entreprise de camionnage québécoise devait être acquittée de l'accusation portée contre elle ou si, finalement, la poursuite devait décider de retirer cette accusation, cette entreprise aura eu, pour la même durée que l'entreprise extraprovinciale de transport routier provenant d'une autre juridiction, elle, ne l'aura pas eue à son dossier, une infraction qui, dans les faits, n'en était pas une.

Il existe en anglais une expression à l'effet que « Justice delayed is justice denied » qu'on peut se risquer à traduire en français par « La justice qui tarde à être rendue constitue un déni de justice. »

C'est là où, malheureusement, le système envisagé nous amène. Mais de constater que d'autres vont en tirer profit nous force à vous réclamer d'être compréhensif et réactif.

L'article 22 de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* », tel que modifié par l'article 14 du Projet de loi 129, comporte un autre volet auquel il convient de s'attarder en relation avec la question des délais judiciaires. Dorénavant, en harmonie avec le dernier alinéa de l'article 2 de la Partie C de la norme no 14 que nous venons de citer, la Société de l'assurance automobile du Québec constituera le dossier d'un propriétaire ou exploitant de véhicules lourds en tenant compte des données que lui transmettra « toute autre autorité administrative ». S'il s'agit d'une contravention, l'autorité administrative concernée transmettra comme donnée la « condamnation » prononcée contre la personne à l'égard de laquelle la Société de l'assurance automobile du Québec a constitué un dossier.

En Ontario, dépendant des districts judiciaires impliqués, les délais s'écoulant entre le moment où un constat d'infraction est émis et le moment où le dossier en découlant doit procéder devant la Cour sont de l'ordre de 3 à 7 mois, donc, souvent jusqu'à 5 fois moindre que les délais judiciaires auxquels nous sommes confrontés au Québec. La conjugaison de la vitesse des autres autorités administratives et de la lenteur de la nôtre élargit encore davantage le fossé de l'iniquité que le système québécois ne cesse par ailleurs de creuser.

Finalement quant à l'article 22, deux autres éléments doivent faire l'objet de mention. Premièrement l'introduction de la notion de « dossier de conducteur de véhicules lourds » et, deuxièmement de celle du « comportement exemplaire ». Il s'agit là de deux demandes que l'Association du camionnage du Québec a formulées et reformulées au cours des dernières années et elle est indubitablement très heureuse de constater que ses prières ont été entendues.

Permettez-nous toutefois de vous faire part de notre crainte à l'effet que ces mêmes prières tardent à être exaucées.

En effet, depuis l'adoption, en 1998, de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* », devraient se retrouver au dossier constitué par la Société de l'assurance automobile du Québec « les inspections et les contrôles routiers qui ne révèlent aucune irrégularité ». Or, outre les données relatives à la vérification mécanique des véhicules sur route (ce qui ne touche que le propriétaire de véhicules lourds), l'information pertinente, surtout quant aux contrôles routiers n'ayant révélé aucune irrégularité dont un exploitant de véhicules lourds a fait l'objet, n'est toujours pas considérée dans son dossier et ne lui est même pas accessible, alors que cette information pourrait fréquemment être grandement utile au soutien d'une preuve de diligence raisonnable à l'encontre d'une accusation portée contre lui.

Nous espérons grandement que les mécanismes permettant de constituer un « dossier de conducteur de véhicules lourds » et de déterminer « ceux des conducteurs de véhicules lourds et des propriétaires exploitants dont le comportement est exemplaire » seront mis en place sans tarder afin que les retombées positives qu'on en attend se manifestent à brève échéance.

N.B. Une suggestion : pour éviter toute confusion quant à l'identité de l'exploitant de véhicules lourds à l'égard duquel un dossier est constitué par la Société d'assurance automobile du Québec, il y aurait sans doute lieu d'ajouter à l'article 22 les mots « inscrit au registre de la Commission », pour le distinguer de l'exploitant de véhicules lourds qui, selon l'article 5 tel que modifié, n'a pas à s'inscrire au registre de la Commission et à l'égard duquel on n'entend pas constituer de dossier.

L'article 23 :

Nous nous inscrivons de nouveau en faux contre l'établissement de la présomption quasi irréfragable qui résulterait de l'adoption de l'article 42.3 que l'article 23 du Projet

de loi 129 propose d'insérer au sein de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ».

Sans compter que, pour les mêmes raisons que nous invoquons à l'encontre de la nouvelle définition des mots « exploitants de véhicules lourds », la section IV de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* », qui verrait le jour si l'article 23 du Projet de loi 129 était adopté, n'est pas à sa place. Nous ne voyons même pas comment les dispositions de la section IV peuvent faciliter l'identification de l'exploitant d'un véhicule lourd pour les fins de l'application des dispositions de la « *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* » comme le prétend l'article 42.1 de cette section.

L'intention est claire : on renverse totalement le fardeau de la preuve et on fait supporter à une personne l'obligation de prouver ce qu'elle n'est pas, plutôt qu'il appartienne à la poursuite de prouver ce qu'est cette personne.

La présomption d'innocence s'estompe de plus en plus au profit d'une présomption de culpabilité.

Et si tant est que cela soit nécessaire, rappelons quelques-unes de l'ensemble des circonstances dans lesquelles s'insère le Projet de loi 129, donc, le contexte dans lequel interviendrait l'adoption des articles 42.1 et suivants, plus particulièrement, l'adoption de l'article 42.3 :

- 1^{ère} Les délais judiciaires déraisonnables;
- 2^e Les propriétaires et exploitants de véhicules lourds peuvent (et dans les faits sont) être poursuivis dans une multitude de districts judiciaires;
- 3^e Le pouvoir de négociation des substituts du Procureur général est sévèrement restreint;
- 4^e Les données qui permettraient à un exploitant de véhicules lourds de supporter une défense de diligence raisonnable ne lui sont pas accessibles, alors même que la Société de l'assurance automobile du

Québec est tenue de par la loi de les considérer dans l'évaluation de son comportement et ne le fait pas!

La preuve que la personne pourrait faire qu'elle n'était pas l'exploitant à l'occasion d'un contrôle routier donnée est rendue d'autant plus difficile à faire que c'est souvent 15 mois et plus après ce contrôle, qu'elle pourra avoir, pour la première fois, l'occasion de la faire. Ne pensez-vous pas que cela est de nature à lui compliquer grandement la tâche, étant donné que cette personne devra démontrer que, 15 mois ou plus avant, à l'heure à laquelle l'infraction a été constatée, elle n'était pas la personne qui, dans les faits, exerçait le contrôle d'un véhicule lourd motorisé?

Cette présomption est d'autant plus pernicieuse qu'elle omet de prendre en considération que des personnes différentes peuvent être identifiées comme exploitant à l'un ou l'autre des documents de transport, de la fiche journalière ou du rapport de ronde de sécurité.

Qui de ces personnes serait alors l'exploitant en vertu de la présomption? L'une ou l'autre ou l'une et l'autre?

Mais au-delà du caractère offensant d'une telle présomption, est-elle vraiment nécessaire? En d'autres termes, est-ce qu'il est à ce point fréquent que, lors d'un contrôle routier, on s'avère incapable d'identifier l'exploitant? Au point qu'il faut maintenant quasiment édicter que « l'exploitant est celui que l'agent de la paix a décrit comme exploitant au sein de son constat d'infraction »? Si c'est le cas, que valent les dossiers constitués par la Société de l'assurance automobile du Québec à ce jour?

Il est inconcevable qu'on continue de déverser dans la cour de l'industrie du camionnage tous les problèmes du système. Des guides et de la formation adéquate permettraient aux contrôleurs routiers d'être mieux outillés afin d'identifier le réel exploitant.

L'article 31 :

Un bref mot sur cet article et le fait que, par le remplacement du 2^e alinéa de l'article 519.2 du *Code de la sécurité routière* qu'il propose, une personne autre que le conducteur, que l'exploitant aurait désignée, pourrait être celle qui effectuerait la ronde de sécurité.

Nous sommes bien conscients que le premier alinéa dudit article 519.2 continue d'établir la règle à l'effet que c'est le conducteur qui « doit, selon les normes établies par règlement, effectuer une ronde de sécurité... » En ce sens, ce que prévoit le 2^e alinéa, c'est une exception qui ne peut exister que si l'exploitant y consent et que s'il désigne une personne à cette fin. Certains types d'équipements (autocar, véhicules d'urgence et autres le cas échéant) tirent avantage de cette façon de faire.

Mais, parce qu'une bataille ardue a été livrée par les exploitants de véhicules lourds que nous représentons, pour convaincre les conducteurs de ces derniers de l'importance de la ronde de sécurité et de la nécessité de la faire correctement et qu'on commence à peine à réaliser que le message à cet égard aurait finalement été compris, on ne voudrait pas que l'exception soit perçue comme une obligation de la part de l'exploitant et stimule certains à tenter de se libérer de ce qui est, d'abord et avant tout, leur devoir.

C'est pourquoi nous exhortons les autorités de bien vouloir, au moment où on fera connaître ces modifications et en expliquera la teneur, mettre l'emphasis sur la règle et de bien souligner que, si l'exploitant peut désigner une personne autre que le conducteur pour faire la ronde de sécurité, il n'est pas tenu de le faire et ne peut être forcé de la faire.

CONCLUSION

Les présents commentaires vous ont été soumis, comme nous l'énoncions au début du présent mémoire, dans un esprit de collaboration. Que nous soyons farouchement opposés à certaines des dispositions que propose le Projet de loi 129 ou que nous réclamions avec fermeté certains changements dont la nécessité a été exacerbée par les modifications envisagées, n'altère en rien la véracité de cet énoncé. Nous serons heureux de continuer à contribuer à l'adoption d'un projet de loi respectueux des impératifs de l'administration et des droits des propriétaires et exploitants de véhicules lourds et qui s'inscrirait 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 1^{er} décembre 2005.

ANNEXE 1

**CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ
POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS
NORME 14 – COTE DE SÉCURITÉ**

13 août 2002

CODE CANADIEN DE SÉCURITÉ POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS NORME 14 — COTE DE SÉCURITÉ

INTRODUCTION

La responsabilité en matière de sécurité au sein des entreprises de transport commercial repose d'abord et avant tout sur les transporteurs.

La Norme sur la cote de sécurité établit le cadre d'évaluation des cotes de sécurité des transporteurs en vertu duquel chaque administration doit évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité.

Chaque administration doit adopter et se conformer à la Section A, Définitions; à la Section B, Objectifs du système de cote de sécurité des transporteurs, principes et portée; et à la Section C, Processus d'évaluation des cotes de sécurité. Les administrations disposent d'une certaine souplesse pour l'application des éléments ci-dessus, dans la mesure où une bonne cohérence fonctionnelle est maintenue.

A. DÉFINITIONS

1. Au sens de la présente norme, les termes suivant son ainsi définis :

Accident à déclaration obligatoire	Tout accident mettant en cause un véhicule commercial entraînant des blessures ou le décès d'une personne ou encore des dommages à la propriété de l'ordre de 1 000 \$ ou plus. (<i>Reportable accident</i>)
Administration d'origine	La province ou le territoire où le véhicule commercial est immatriculé. (<i>Base jurisdiction</i>)
Autorité provinciale	Personne ou entité ayant, en vertu de la loi d'une province, l'autorité pour contrôler ou réglementer les activités des transporteurs faisant affaire exclusivement dans cette province. (<i>Provincial authority</i>)
Condamnation	Déclaration par la cour à l'effet qu'un conducteur de véhicule commercial ou un transporteur s'est montré coupable d'une contravention à la loi ou à la réglementation concernant l'exploitation des véhicules commerciaux. (<i>Conviction</i>)
Conducteur	Personne qui conduit un véhicule commercial et, en ce qui a trait à un transporteur, une personne employée ou engagée de quelque autre façon par un transporteur dans le but de conduire un véhicule commercial. (<i>Driver</i>)
Cote de sécurité	Évaluation, faite conformément à la présente norme, du rendement d'un transporteur en matière de sécurité. (<i>Safety rating</i>)
Taille du parc d'un transporteur	Nombre de véhicules commerciaux, excluant les remorques, sous la responsabilité d'un transporteur. (<i>Fleet size</i>)
Transporteur	Personne ou entité qui possède ou loue un véhicule commercial, ou en est responsable, pour les fins du transport des passagers ou des marchandises. (<i>Motor carrier</i>)
Véhicule commercial	(a) Camion, tracteur ou remorque ou toute combinaison de ces derniers dont le poids brut à l'immatriculation excède 4 500 kg; ou (b) autobus conçu, construit et utilisé pour le transport de passagers

et dont la capacité prévue est de plus de 10 personnes incluant le chauffeur, à l'exclusion de son utilisation pour des fins personnelles.
(*Commercial vehicle*)

Vérification en entreprise

Vérification effectuée conformément à la Norme 15, Norme de vérification en entreprise. (*Facility Audit*)

APPLICATION DE LA NORME

2. Cette norme s'applique aux autorités provinciales qui émettent des certificats d'aptitude à la sécurité aux transporteurs exploitant des véhicules commerciaux.

B. SYSTÈME DE COTE DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS

1. Objectifs

Les objectifs du système de cote de sécurité des transporteurs sont les suivants :

- Améliorer la sécurité de l'industrie du transport commercial sur route.
- Favoriser la compétitivité économique des transporteurs canadiens respectant les règles de sécurité.
- Favoriser l'éducation et les améliorations constantes en matière de sécurité des transporteurs.

2. Principes de base

Les principes de base du système de sécurité des transporteurs sont les suivants :

1. Compatibilité
 - applicable à toutes les administrations au Canada et en Amérique du Nord;
2. Efficacité
 - grâce à un examen et une classification systématique, le rendement des transporteurs est fondé sur des données objectives;
3. Rendement
 - atteinte d'une efficacité optimale, au plus bas coût possible;
4. Équité
 - équitable sans égard aux caractéristiques des transporteurs;
5. Souplesse
 - possibilité de certaines divergences et d'ajustements sans compromettre l'intégrité du système;
6. Cohérence
 - les transporteurs reçoivent des cotes similaires pour un rendement comparable dans chaque administration.

3. Portée et responsabilité de l'attribution des cotes

Le système de cote de sécurité des transporteurs doit s'appliquer de façon égale à tous les transporteurs : extraprovinciaux et intraprovinciaux; privés et à compte d'autrui. L'administration d'origine sera responsable de

l'attribution de la cote de sécurité à chaque transporteur possédant un ou plusieurs véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration.

C. PROCESSUS D'ATTRIBUTION DES COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS

1. Numéro de transporteur unique

L'autorité provinciale doit émettre un numéro d'exploitant en vertu du Code canadien de sécurité à chaque transporteur qui possède des véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration.

2. Système de profil des transporteurs

L'autorité provinciale de l'administration d'origine doit fournir les renseignements suivants dans le profil des transporteurs pour chaque transporteur qui exploite des véhicules commerciaux immatriculés dans l'administration :

- (a) tous les accidents à déclaration obligatoire;
- (b) le résultat des inspections de Niveau 1 à 5, y compris les mises hors service, menées conformément aux critères établis par l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, tels qu'amendées de temps à autre;
- (c) les condamnations contre le transporteur et ses conducteurs attribuables à une contravention aux lois et règlements sur la sécurité routière et aux dispositions du Code criminel concernant l'exploitation des véhicules;
- (d) les condamnations en matière d'heures de service contre le transporteur et ses conducteurs;
- (e) les condamnations en matière d'entretien des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
- (f) les condamnations en matière de sécurité des charges des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
- (g) les condamnations à l'encontre du transporteur et ses conducteurs en vertu de la *Loi fédérale sur le transport des marchandises dangereuses* ainsi que des règlements et des autres lois similaires des provinces ou des territoires portant sur ces questions;
- (h) les condamnations en matière de poids et dimensions des véhicules commerciaux contre le transporteur et ses conducteurs;
- (i) les résultats des vérifications en entreprise;
- (j) les sanctions administratives levées par une autorité provinciale pour la violation des lois en matière de sécurité; et
- (k) toute information touchant les paragraphes (a) à (j) reçue en provenance d'une autre province ou d'un autre territoire, des États-Unis ou du Mexique ou d'un état des États-Unis ou du Mexique.

Pour les fins du profil des transporteurs, l'information donnée aux paragraphes (a) à (k) relative à un conducteur de véhicule commercial doit être attribuée au profil du transporteur concerné.

Pour les fins du profil des transporteurs, les accidents à déclaration obligatoire, les résultats des inspections routières ou les condamnations mettant en cause un véhicule commercial qu'un transporteur utilise en vertu d'un crédit-bail ou d'une location, ou qui se trouve sous sa responsabilité, doivent être attribués à ce transporteur.

Toutes les autorités provinciales doivent faire parvenir aussitôt que possible l'information définie aux paragraphes (a) à (k) concernant un transporteur, ses conducteurs et ses véhicules commerciaux à l'autorité provinciale ou au gouvernement étranger auprès duquel le véhicule commercial est immatriculé.

3. Évaluation de la cote de sécurité

Une cote de sécurité est déterminée de la façon suivante :

- (a) utilisation de l'information dans le profil du transporteur;
- (b) attribution d'une valeur à chacun des éléments figurant au profil du transporteur en tenant compte de sa gravité et de son impact potentiel sur la sécurité, conformément à la Norme 7 du Code canadien de sécurité sur le profil des transporteurs
 - (i) pour la période de 24 mois précédant l'évaluation, ou
 - (ii) dans le cas d'un transporteur dont le profil a été établi depuis moins de 24 mois avant l'évaluation, pour la période écoulée depuis son établissement;
- (c) normalisation des données comptabilisées en utilisant la taille du parc du transporteur afin de tenir compte de l'exposition au risque du transporteur; et
- (d) attribution d'une cote de sécurité au transporteur conformément aux catégories définies à la section 5 de la Partie C de la présente norme.

4. Demande de certificat d'aptitude à la sécurité

Chaque transporteur qui présente une demande de certificat d'aptitude à la sécurité doit soumettre à l'autorité provinciale de son administration d'origine l'information et les documents suivants :

- 1. une preuve d'assurance;
- 2. les documents d'incorporation ou les documents d'enregistrement d'un partenariat ou d'une entreprise à propriétaire unique ou encore le numéro de permis de conduire de tous les administrateurs responsables; et
- 3. une déclaration contenant les éléments suivants :
 - (a) attestation certifiant que l'information contenue dans la demande est véridique,
 - (b) acceptation des responsabilités associées à l'exploitation des véhicules commerciaux telles qu'imposées par la loi sur le transporteur,
 - (c) tous les numéros du Code canadien de sécurité ayant été émis pour le transporteur,
 - (d) déclaration à l'effet que ni le transporteur ni ses partenaires, ni les administrateurs de l'entreprise ni les propriétaires effectifs n'ont été visés par une révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou de tout autre permis d'exploitation d'un véhicule commercial au Canada, aux États-Unis ou au Mexique, ou
 - (e) les détails de la révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou de tout autre permis d'exploitation d'un véhicule commercial, s'il y a lieu, et
 - (f) une reconnaissance à l'effet que tout manquement à spécifier l'information demandée aux paragraphes (d) et (e) ou encore la soumission de renseignements faux ou trompeurs dans le cadre du processus de demande pourra entraîner la révocation d'un certificat d'aptitude émis en relation avec la demande;

4. les frais exigibles tels que déterminés par une autorité provinciale, s'il y a lieu.

En outre :

1. Au moment de présenter une demande de certificat d'aptitude à la sécurité après avoir transféré son exploitation d'une province, d'un territoire ou d'un état étranger à une autre province ou un autre territoire, un transporteur doit fournir le profil à jour qui lui a été émis par la province ou le territoire qu'il quitte, ou encore un dossier de rendement en matière de sécurité émis par l'état étranger qu'il quitte.
2. Au moment de présenter une demande pour un nouveau certificat d'aptitude à la sécurité après une révocation, un transporteur doit fournir :
 - (a) son profil de transporteur précédent;
 - (b) toute information supplémentaire jugée nécessaire par l'autorité provinciale pour évaluer son rendement en matière de sécurité et déterminer sa cote de sécurité.

5. Catégories de cote de sécurité

Satisfaisant

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier démontrant une exploitation selon les règles de sécurité et conforme aux lois et règlements en matière de sécurité routière pertinente aux transporteurs ainsi qu'aux normes du Code canadien de sécurité; et
- (b) a fait l'objet d'une vérification en entreprise concluante.

Satisfaisant non vérifié

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier démontrant une exploitation selon les règles de sécurité et conforme aux lois et règlements en matière de sécurité routière pertinente aux transporteurs ainsi qu'aux normes du Code canadien de sécurité, mais qui n'a pas encore fait l'objet d'une vérification en entreprise; ou
- (b) fait pour la première fois une demande de certificat d'aptitude à la sécurité et présente une demande contenant l'information et les documents définis à la section 4 de cette section.

Conditionnel

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier affichant des déficiences en ce qui a trait :
 - (i) à la sécurité de son exploitation
 - (ii) à la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité des transporteurs ainsi qu'aux normes du Code canadien de sécurité ou
 - (iii) aux résultats d'une vérification en entreprise; ou
- (b) qui présente une nouvelle demande de certificat d'aptitude après la révocation de son certificat par une autorité provinciale.

Insatisfaisant

Cette cote est attribuée à un transporteur qui

- (a) présente un dossier affichant des déficiences en ce qui a trait :
 - (i) à la sécurité de son exploitation
 - (ii) à la conformité aux lois et règlements en matière de sécurité des transporteurs ainsi qu'aux normes du Code canadien de sécurité
 - (iii) aux résultats d'une vérification en entreprise; ou
- (b) a reçu une cote de sécurité «conditionnelle» mais
 - (i) a été avisé par l'autorité provinciale que son rendement en matière de sécurité et sa conformité aux lois et règlements applicables en matière de sécurité des transporteurs et aux normes du Code canadien de sécurité doit s'améliorer au cours d'une période prédéterminée, et
 - (ii) n'a pas obtenu les améliorations voulues à l'intérieur de ladite période prédéterminée; ou
- (c) ne dispose pas de la couverture d'assurance requise.