

LA VITESSE DES VÉHICULES LOURDS ET LES TECHNOLOGIES EMBARQUÉES

La vitesse des véhicules lourds et les technologies embarquées ont fait l'objet de plusieurs travaux dans le cadre de la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds.

En juin 1999, la Table de concertation publiait un rapport faisant état de 14 recommandations regroupées sous quatre thèmes : contrôle routier, expertise et recherche, mise en œuvre des programmes de sécurité routière et encadrement législatif. Parmi ces recommandations, on retrouve la recommandation 2 (volet contrôle routier) qui vise à combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds.

Une évaluation exhaustive de la situation concernant la vitesse des véhicules lourds a été réalisée. Un plan d'action a été élaboré et un comité de travail, sous la présidence de la Sûreté du Québec (SQ), a été mis en place afin de mettre en œuvre certaines recommandations visant à favoriser un meilleur respect des limites de vitesse par les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL).

Le plan d'action a été déposé à la Table le 31 mars 2005. On y retrouve des actions qui interpellent les services policiers, le gouvernement et l'industrie. Parmi celles-ci, il y a :

- les campagnes d'information et de sensibilisation sur les impacts socio-économiques de la vitesse excessive des véhicules lourds;
- la possibilité d'implanter des limiteurs de vitesse pour l'ensemble des PEVL;
- le développement de politiques de gestion sur la vitesse pour les PEVL;
- la mise en place du dossier « conducteurs de véhicules lourds »;
- la diminution de la tolérance des policiers relativement au dépassement des limites de vitesse affichée;
- le développement de nouvelles stratégies de contrôle (ex. : en maximisant les interventions dans les zones de 50, 70 et de 90 km/h);
- l'implication de l'industrie au niveau de la sensibilisation de ses PEVL et de ses conducteurs; et
- le développement de stratégies de recrutement et de rétention de la main-d'œuvre, par l'industrie et le gouvernement, afin de combler la pénurie de conducteurs et écarter les délinquants du milieu.

La mise en œuvre du plan d'action a débuté à l'été 2005. Les services policiers ont commencé à implanter de nouvelles stratégies de contrôle de la vitesse sur certains axes routiers problématiques et dans certaines zones où la vitesse est élevée. Ces stratégies font entre autres partie des principales priorités de la SQ en matière de sécurité routière. De plus, chacun des postes de la SQ planifie ses interventions en fonction de ces stratégies.

Par ailleurs, l'Alliance canadienne du camionnage et sept associations provinciales se sont entendues récemment pour demander aux différents gouvernements qu'ils exigent l'utilisation des limiteurs pour restreindre la vitesse à 105 km/h pour tous les véhicules lourds fabriqués après 1995 et dont le poids nominal brut est de plus de 11 000 kg. Cette demande vise à diminuer la consommation de carburant, à réduire les émissions de gaz à effet de serre et à améliorer le bilan routier impliquant un véhicule lourd.

Un projet de collaboration entre le Québec, l'Ontario et le fédéral intitulé : « **Essai en service des technologies d'enregistreurs de bord, de cartes à puce et de signatures numériques** » est présentement en cours (phases 1 et 2 déjà réalisées). Ce projet vise à effectuer un essai pilote de la technologie des enregistreurs de bord et des technologies connexes afin de démontrer leur utilisation en service réel, d'évaluer leur capacité à améliorer la gestion des parcs de véhicules sous les angles de la sécurité, de l'application des règlements et des activités de transport, d'évaluer les coûts et les avantages de leur utilisation et de déterminer les exigences minimales relatives au transport interprovincial et international. La phase 3 qui prévoit des essais en service devrait débuter bientôt.

Lors de la dernière rencontre des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière en avril 2006, il a été convenu de former un groupe de travail pour évaluer la demande de l'industrie d'exiger des limiteurs de vitesse et considérer la pertinence d'exiger des ordinateurs de bord non seulement pour limiter la vitesse, mais aussi pour assurer également le respect d'autres dispositions législatives ou réglementaires telles les heures de conduite et de travail. Le Québec (MTQ et SAAQ), l'Ontario, le Manitoba, le Nouveau-Brunswick et Transports Canada participent à ce groupe de travail. Transports Canada prévoit accorder des contrats à des sous-traitants afin d'être en mesure de présenter des orientations à l'automne pour la prochaine rencontre des ministres et des sous-ministres.

PROJET PILOTE NORD-AMÉRICAIN SUR LA GESTION DE LA FATIGUE

Au Québec, autour de 132 000 véhicules lourds (incluant approximativement 17 000 autobus, données 2004) sont quotidiennement susceptibles de circuler sur nos routes. Les relevés de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) indiquent que, depuis 1999, en moyenne 154 personnes, dont seize camionneurs, sont tuées chaque année dans un accident impliquant un véhicule lourd. En 2004, 10,3 % (5113) des victimes de la route (49 850) ont été tuées à la suite d'un accident impliquant ce type de véhicule et 23,4 % (152) de l'ensemble des décès (647) était occasionné par ce même type d'accident.

Les analyses effectuées par la Société ont démontré que les conducteurs de véhicules lourds sont responsables d'environ 40 % des accidents dans lesquels ils étaient impliqués.

Dans plusieurs études, notamment américaines, on conclut que 15 % de ces accidents seraient reliés à la fatigue.

Le programme de gestion de la fatigue vise notamment à prévenir et à contrer les effets dus à la fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds, à améliorer la performance et la productivité des entreprises et à rehausser la sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

En se fondant sur des bases scientifiques, le programme développe une approche pour informer, sensibiliser et éduquer toutes les personnes impliquées sur l'importance des conséquences reliées à la fatigue au volant. Pour ce faire, le programme, réalisé en étroite collaboration avec l'industrie du transport routier, comprend les options suivantes :

- modification de la culture des organisations en matière de gestion de la fatigue;
- formation des gestionnaires et des formateurs en entreprise sur tous les aspects liés à la gestion de la fatigue au volant;
- sensibilisation des familles des conducteurs et de leurs proches;
- dépistage, diagnostic et traitement des conducteurs souffrant du syndrome d'apnée du sommeil;
- développement de lignes directrices sur la gestion des horaires et des trajets;
- utilisation des nouvelles technologies pour tester l'état de fatigue et de vigilance lorsque le conducteur est au volant d'un véhicule lourd.

Ce projet est divisé en quatre phases :

1. Développement (phase complétée).
2. Essai pilote (phase complétée).
3. Évaluation scientifique et opérationnelle (en cours de janvier 2006 à décembre 2007).
4. Programme définitif (janvier 2008 à décembre 2008).

Sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), le programme regroupe depuis 1999 des représentants du ministère du Transport de l'Alberta, de Transports Canada et de l'industrie du transport routier. En 2000, la Société a été invitée à participer à la phase 2 du projet pilote. Elle a intéressé la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST) qui s'est jointe en 2001. Le Federal Motor Carrier Safety Administration, des États-Unis, participe au projet depuis décembre 2002.

En plus d'améliorer le bilan routier, une diminution hypothétique de 10 % des accidents liés à la fatigue permettrait des économies substantielles pour la Société. Une étude sommaire réalisée en 2005 estime autour de 50 M\$ les coûts engagés annuellement par la SAAQ pour compenser les accidents liés à la fatigue au volant. Il s'agit toutefois d'un estimé très conservateur.

Par ailleurs, ce programme pourrait guider le législateur lors de la rédaction du Règlement sur les heures de conduite et de travail afin d'intégrer une gestion efficace de la fatigue dans les politiques, pratiques et les procédures. En effet, ce règlement fixe le nombre d'heures maximales autorisées pour la conduite d'un véhicule lourd. Toutefois, aucune mesure particulière n'est prévue pour vérifier si le conducteur qui prend le volant est alerte et vigilant.

Plusieurs rencontres avec des organismes gouvernementaux, des écoles de formation de conducteurs et des représentants de l'industrie du transport routier ont été et seront tenues pour les sensibiliser à l'effet de la fatigue au volant en rapport avec la sécurité routière. De nombreuses conférences ont aussi été prononcées lors de colloques et de forums.

SUIVI DU COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

Les représentants de l'industrie du transport (volet employeur), siégeant à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, souhaitent l'élaboration d'un mécanisme pour encadrer le comportement des conducteurs de véhicules lourds, dans le cadre de la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, afin de partager les responsabilités en matière de sécurité routière visées par la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds (Loi 430).

La Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds a été adoptée à la session parlementaire de l'automne 2005. Cette loi comprend désormais des dispositions permettant de développer une politique de suivi de conducteurs de véhicules lourds afin d'intervenir auprès de ceux qui présentent un risque et d'améliorer leur comportement lorsqu'ils effectuent des activités en lien avec la conduite d'un véhicule lourd. Les meilleurs conducteurs pourraient également être reconnus par cette politique et se voir ainsi accorder certains avantages.

Les employeurs recherchent un outil qui leur permettrait de connaître le profil d'un conducteur qu'ils souhaiteraient embaucher. Les conducteurs recherchent un outil qui leur servira de « bulletin » afin de discriminer et sanctionner les plus délinquants. Les représentants des conducteurs recherchent un outil pour valoriser la profession de conducteurs de véhicules lourds. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) cherche à cibler les conducteurs à risques pour corriger leur comportement et ainsi améliorer le bilan routier qui a atteint un plateau depuis quelques années.

Afin de s'assurer que la définition de la problématique et des solutions proposées pour la résoudre soient viables pour l'industrie, la Société a mis en place et dirige un groupe de travail constitué de représentants du milieu du transport routier et de représentants des conducteurs de véhicules lourds.

Le groupe de travail a pour mandat de proposer des mesures qui visent à encadrer le comportement des conducteurs de véhicules lourds. Les travaux du groupe de travail, réalisés à ce jour, ont permis aux membres de faire une lecture commune des caractéristiques et des problèmes liés au suivi du comportement des conducteurs de véhicules lourds, d'analyser les données statistiques de la SAAQ, d'identifier les premiers principes devant guider l'élaboration d'un processus d'encadrement et de débiter l'élaboration d'un scénario.

Ce scénario se retrouve dans le même registre que le programme s'adressant aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL), soit la constitution d'un dossier personnalisé pour chaque conducteur, une intervention progressive visant l'amélioration du comportement et l'imposition de mesures de redressement face aux conducteurs les plus à risques.

Le dossier du conducteur est développé et entrera en vigueur en novembre 2006. Le mécanisme du comportement du conducteur est actuellement en développement.

PROGRAMME DE RECONNAISSANCE DE L'EXCELLENCE EN TRANSPORT ROUTIER

Le projet consiste à mettre sur pied un programme de reconnaissance qui accorde des bénéfices aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) qui surpassent les normes de sécurité et de protection du réseau routier (comportement global et mise en place de politiques de gestion visant à améliorer la sécurité routière et la protection du réseau routier).

Le but ultime est d'attirer un grand nombre de participants et d'avoir un effet d'entraînement vers un comportement plus sécuritaire.

Un groupe de travail a été formé à l'été 2004. Sous la responsabilité de la Société de l'assurance automobile du Québec, il réunit des représentants du ministère des Transports du Québec, de la Commission des transports du Québec et de l'industrie du transport routier. Les rencontres ont permis de proposer les orientations, les conditions d'adhésion et les bénéfices.

Des présentations des travaux du groupe de travail ont été faites devant la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds en 2004 et 2005. La Table de concertation a donné ses orientations qui vont dans le même sens que celles retenues par le groupe de travail.

Le groupe de travail s'est penché sur les questions suivantes :

- les conditions d'adhésion et les conditions de maintien au programme;
- la grille d'évaluation des pratiques de gestion de la sécurité routière et de la protection du réseau routier;
- le processus de suivi de la qualification des PEVL membres du programme;
- la structure de gestion du programme;
- le processus d'implantation et d'évaluation d'un programme pilote sur deux ans.

Le défi de ce programme est de démontrer aux PEVL qu'il est avantageux d'y adhérer, et ce, malgré des conditions d'adhésion et de maintien très restrictives et sélectives.

Certaines dispositions de la Loi 430 ont été modifiées par le projet de Loi 129 adopté en décembre 2005 afin de s'harmoniser aux nouvelles dispositions de la Loi canadienne sur les transports routiers. Ainsi, une nouvelle disposition a été insérée à la Loi 430 à l'effet de reconnaître le comportement exemplaire des PEVL et des conducteurs de véhicules lourds en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier.

Les membres du groupe de travail vérifient toujours la possibilité d'offrir des bénéfices aux membres du programme.

L'échéance prévue est 2007.

Contrôle routier Québec Partenaire en sécurité routière

Contrôle routier Québec (CRQ) a pour principale mission d'assurer l'application sur route et en entreprise, des lois et règlements régissant l'industrie du transport routier de personnes et de marchandises. Par ses agissements, CRQ contribue directement aux objectifs gouvernementaux soit en intervenant ponctuellement afin d'assurer la sécurité des usagers de la route et celle des véhicules de transport de personnes et de marchandises. Il assure aussi la protection du réseau routier québécois et, finalement, il veille à l'équité concurrentielle entre les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ou encore entre les titulaires de permis de transport de personnes par taxi.

De plus, de par son rôle et son expertise, CRQ constitue un joueur majeur en ce qui concerne le domaine du transport au Québec, et c'est à ce titre qu'il participe activement à différentes tables de concertation ou à des comités de travail regroupant tant des organismes gouvernementaux que des représentants de l'industrie.

Sur route :

Par sa présence sur route, CRQ assume le rôle de **premier intervenant** en regard du respect des normes et règles encadrant le transport de personnes et de marchandises ainsi qu'aux dispositions générales du *Code de la sécurité routière*, qui ont pour principal objet la sécurité des usagers et des véhicules. Par ces interventions, les agents de CRQ s'assurent, entre autres :

- De la qualité des permis de conduire et des certificats de compétence dont doivent être titulaires les conducteurs des véhicules visés;
- que le conducteur d'un véhicule lourd ne conduise pas au-delà des heures permises;
- du bon état mécanique des véhicules visés;
- du respect des normes de charge;
- du respect d'autres normes ou règles pouvant avoir aussi un impact direct sur la sécurité routière, soit l'arrimage des marchandises et la dimension des véhicules se retrouvant sur nos routes.

Non seulement la présence et les interventions de CRQ sur route font couramment cesser des situations potentiellement dangereuses pour les usagers de la route, mais elles incitent les principaux intervenants à rendre conforme l'utilisation de leurs véhicules. En fait, pour l'ensemble des transporteurs, Contrôle routier Québec fait partie intégrante des mouvements de transports, et cela incite au respect des différentes réglementations.

En entreprise :

Par ses interventions en entreprise, CRQ assume le rôle d'**intervenant privilégié** en regard du respect des différentes obligations dévolues aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Lors de ces visites, les agents de CRQ s'assurent, entre autres :

- De la qualité des permis de conduire des conducteurs de véhicules lourds dont les services furent utilisés;
- du respect des règles touchant les heures de conduite et de travail;
- du bon entretien des véhicules utilisés.

Bien que ces visites ont un caractère coercitif et qu'elles permettent ainsi de rétroagir sur des infractions déjà commises, elles permettent aussi de diffuser beaucoup d'informations en matière de sécurité routière. D'ailleurs, bon nombre des interventions en entreprise de CRQ se terminent par la remise à ses dirigeants de documentation d'appoint et d'un rapport d'inspection en entreprise faisant état de la conformité générale de l'entreprise, permettant ainsi de recommander certains correctifs. Ce moment privilégié auprès des dirigeants de ces entreprises constitue à lui seul une rare occasion où ces derniers prennent réellement le temps de discuter de sécurité routière avec un intervenant gouvernemental.

Concertation et prévention :

En initiant certaines tables de concertation ou en assurant sa collaboration à différentes tables et à des comités de travail regroupant des partenaires gouvernementaux et ceux du domaine du transport, CRQ assume son rôle **d'expert en matière de contrôle routier**. La participation à de telles activités permet non seulement d'apporter des recommandations au volet législatif en matière de sécurité routière, mais aussi de mieux connaître les différentes préoccupations et contraintes auxquelles doivent faire face les gens de l'industrie du transport. De plus, depuis quelques années, CRQ participe à la diffusion et à la bonne compréhension des lois et règlements applicables au domaine du transport, en invitant l'ensemble des propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules à assister à des journées portes ouvertes où y sont présentés différents ateliers d'information. En parallèle à ces activités, CRQ continue lors de congrès d'associations de transporteurs d'offrir des présentations concernant le contrôle du transport routier, et ce, en abordant lors de ces activités des sujets répondant aux préoccupations exprimées par les représentants de l'industrie.