



Direction de la recherche parlementaire  
Bibliothèque du Parlement

# EN BREF

John Christopher Le 22 mars 2001

## La sécurité du transport routier

### INTRODUCTION

Au cours des cinq dernières années, le problème de la sécurité dans le domaine du camionnage a mobilisé l'attention du public et de tous les ordres de gouvernement, particulièrement en raison de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et de l'escalade rapide du transport de marchandises acheminées par camion dans toute l'Amérique du Nord. Cette conjoncture a engendré une concurrence accrue, la présence sur les routes de camions plus nombreux et plus gros, et l'impression générale que la sécurité risque d'être compromise au profit d'une compétition plus efficace (s'il faut sacrifier quelque chose à « l'essentiel », c'est peut-être la sécurité qui écoperait).

Les spécialistes et les parties prenantes estiment qu'il s'agit là d'une façon simpliste d'envisager le problème. La sécurité du transport par camion est une question complexe. Si le Canada veut améliorer la sécurité de son système de transport routier, il devra examiner plusieurs facteurs dont :

- le renouvellement du réseau routier;
- les règlements du camionnage (heures de travail, limites de charge, etc.);
- l'erreur humaine;
- la consommation de substances intoxicantes;
- les règles uniformes d'exploitation.

### LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

#### A. La réparation et le renouvellement du réseau routier

Le rapport de 1997 du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, *Une stratégie de renouvellement du réseau routier national*, a souligné qu'un réseau routier efficace, sûr

et concurrentiel est essentiel à la promotion du commerce et du tourisme. Il a également fait valoir que le réseau routier du Canada nécessite de toute urgence d'importants travaux de reconstruction, d'expansion et de réparation. La Coalition pour le renouvellement des infrastructures du Canada (la CRCI, vaste coalition de divers secteurs de l'économie) a réclamé la remise en état du réseau routier national afin d'en augmenter la sécurité et de promouvoir la compétitivité économique du Canada. La route transcanadienne, bâtie il y a plus de 30 ans, a maintenant besoin de travaux essentiels d'amélioration et d'expansion pour absorber les débits accrus. Sans cette intervention, la sécurité et la compétitivité seront compromises.

#### B. Les règlements du camionnage

On a beaucoup discuté, ces dernières années, du contenu et de l'application des règlements du camionnage. Les critiques ont porté sur les dispositions concernant les heures de travail, les charges maximales des camions et l'usage de substances intoxicantes (consommation de drogues et d'alcool par les chauffeurs). Malgré l'absence de données catégoriques sur les causes des accidents de camion, tous ces facteurs contribuent au « profil de causalité ». Les responsables fédéraux et provinciaux du transport débattent constamment depuis un certain nombre d'années du nombre d'heures que les camionneurs peuvent conduire sans se reposer (13 heures, en ce moment) et, jusqu'à maintenant, il n'y a pas de réponse. Plusieurs études en sont arrivées à la conclusion que la fatigue est un facteur important dans les accidents de camion. Cependant, on ne s'entend pas tout à fait sur les causes de la fatigue : le moment de la journée où le chauffeur travaille, les heures de repos dans le cycle hebdomadaire de conduite, etc. Il faut approfondir la question.

Les limites de charge constituent également un sujet controversé. Étant donné l'expansion du camionnage dans toute l'Amérique du Nord, certaines administrations (provinces, États) ont réclamé des camions de capacité supérieure et le relèvement des charges qu'ils peuvent transporter. D'aucuns s'inquiètent donc que, si les charges maximales augmentent, les accidents n'en seront que plus graves.

### C. L'erreur humaine

Comme on l'a vu, un certain nombre de facteurs interviennent dans les accidents de camion. Ceci dit, des études américaines ont révélé que l'erreur humaine (tant chez les camionneurs que chez les automobilistes), est la cause unique principale des accidents de camion. Dans son témoignage (23 février 1999) devant le Subcommittee on Transportation and Related Agencies, Committee on Appropriations (Chambre des représentants), le GAO (General Accounting Office) des États-Unis a déclaré ce qui suit :

[Traduction] Même s'il n'existe aucune information absolue sur les accidents impliquant de gros camions, plusieurs facteurs contribuent à ces accidents : des erreurs de la part des automobilistes et des camionneurs, la fatigue du camionneur, les défauts mécaniques. Parmi ces facteurs, ce sont les erreurs des automobilistes qui sont le plus souvent citées comme la cause des accidents impliquant de gros camions. En fait, des erreurs de la part des automobilistes ont été signalées dans 80 p. 100 des accidents alors que des erreurs de la part des camionneurs seraient intervenues dans 28 p. 100 des cas.

De toute évidence, si l'erreur humaine est un facteur critique dans les accidents de camion, il faudra, pour améliorer la sécurité, insister davantage sur l'éducation et la formation tant des camionneurs que des automobilistes.

### D. La consommation de substances intoxicantes

La consommation de drogues et d'alcool au volant, tous modes de transport confondus, a suscité beaucoup de discussions ces dernières années. Certains intervenants ont réclamé que les camionneurs au Canada soient soumis à des tests aléatoires tandis que, pour d'autres, un tel dépistage n'est pas nécessaire parce que le problème ne se situe pas à ce niveau. Jusqu'à maintenant, le

gouvernement fédéral n'a pas proposé de lois en ce sens car il ne croit pas que le problème soit suffisamment grave au Canada pour le justifier.

Dans l'industrie canadienne du transport routier, les sociétés reconnaissent en général l'effet négatif de l'utilisation de substances sur la sécurité des transports et bon nombre d'entre elles ont créé leurs propres programmes antidrogue, dont des programmes d'éducation et d'aide aux employés.

Les États-Unis imposent un programme de dépistage aléatoire de la consommation de drogues et d'alcool pour l'industrie du transport routier, et ce programme s'applique aux camionneurs canadiens en territoire américain. Les partisans du test aléatoire font remarquer que, les camionneurs canadiens étant assujettis à cette procédure en entrant aux États-Unis, devraient être favorables à son application au Canada. Par contre, certains s'interrogent sur la protection de la vie privée des employés de même que sur la précision des tests.

En ce moment, l'industrie du transport routier et le gouvernement essaient de trouver la « meilleure façon » d'accroître la sécurité dans le domaine.

### E. Les règles uniformes d'exploitation

Au cours des 10 dernières années, les autorités fédérales et provinciales ont tenté d'établir un Code national de sécurité comportant des règlements de camionnage uniformes dans tout le pays. Certaines parties prenantes comme l'Alliance canadienne du camionnage croit que la meilleure façon de traiter les problèmes relatifs à l'amélioration de la sécurité du transport routier (fatigue, limites de charge, heures de travail, erreur humaine, routes dangereuses, etc.) est d'adopter pour l'industrie un ensemble de règles uniformes applicables à tout le Canada.

Les défenseurs de cette approche estiment que l'adoption d'un Code national de sécurité, avec des normes nationales cohérentes, mettrait tout le monde sur un pied d'égalité. L'uniformité est l'élément clé du Code et s'impose pour une approche cohérente à l'application des règles de sécurité dans tout le pays ainsi qu'à leur respect par l'industrie du transport routier.

Toutefois, comme les routes relèvent essentiellement de la compétence provinciale, l'adoption d'un Code national exigera la coopération des autorités provinciales et fédérales.

## **ACTION PARLEMENTAIRE**

Depuis 1999, le Sous-comité de la sécurité des transports (du Comité sénatorial des transports et des communications) examine le problème de la sécurité des routes et des camions notamment les heures de travail, la fatigue chez les chauffeurs, la consommation de substances intoxicantes, la formation des camionneurs et le Code national de sécurité. Le Sous-comité devrait déposer son rapport en juin 2001.