



## Mémoire du syndicat des Teamsters

Consultation publique de la SAAQ sur la sécurité routière

Février 2017

Par Stéphane Lacroix  
Directeur du Service des relations publiques de Teamsters Canada  
[slacroix@teamsters.ca](mailto:slacroix@teamsters.ca)  
514 609-5101

# Avant-propos

## Introduction

Le syndicat des Teamsters représente les intérêts de 4 000 travailleuses et travailleurs dans l'industrie québécoise du transport routier. Traditionnellement, le syndicat des Teamsters est la force dominante qui représente les camionneurs non seulement au Québec, mais aussi au Canada et aux États-Unis.

Nous souhaitons, dans le présent mémoire, exposer notre point de vue sur les sujets suivants:

- La fatigue
- Le registre électronique
- La conduite avec les facultés affaiblies
- La santé des camionneurs
- Les véhicules lourds et le bilan routier
- Les constats d'infraction
- Les heures de conduite, les horaires et les inspections
- Les interdictions de circuler
- La sécurité routière
- La sensibilisation aux contraintes vécues par les camionneurs
- L'aménagement routier

D'entrée de jeu, il est important de souligner que les enjeux de sécurité auxquels font face les camionneurs sont structurels. Pour comprendre ces enjeux, il faut remonter en amont, c'est-à-dire comprendre le fonctionnement opérationnel de l'industrie du transport routier.

## Une déréglementation qui a fait des dommages

La déréglementation qui a été mise en place au milieu des années 1980 a considérablement nui à la qualité de vie des routiers et a eu une incidence sur leur sécurité ainsi que sur celle de tous les usagers du réseau routier. Nous nous abstenons ici de revenir sur cette décision discutable du gouvernement fédéral de l'époque et porterons plutôt notre attention sur les conséquences contemporaines de cette décision.

La déréglementation a favorisé l'apparition de compagnies dites « fly-by-night ». Celles-ci ont tiré les conditions des travailleurs et la marge de profits de l'industrie vers le bas. À titre d'exemple, une telle compagnie de transport proposera des prix ridiculement bas pour effectuer une livraison et promettra en plus que la marchandise atteigne sa destination dans des délais très courts. Ce faisant, toute l'industrie a dû s'ajuster et, par conséquent, la qualité de vie des camionneurs a été réduite considérablement par ces exigences qui sont devenues la norme par la force des choses et qui mettent en péril, selon nous, leur vie ainsi que celles des autres usagers de la route.

## **Des camionneurs pressés comme des citrons**

Toute personne qui connaît un tant soit peu l'industrie sait que les compagnies « fly-by-night » ont contribué à changer l'industrie et ont fait en sorte qu'en bout de piste, ce sont les camionneurs qui en ont payé le prix. Les routiers désormais pressés comme des citrons en subissent les conséquences tant au niveau mental que physique. Désormais, ils sont contraints de travailler de longues heures, à négliger leur repos et leur sommeil et à rogner sur leur temps libre.

## **Des délais de livraison déraisonnables**

Plusieurs donneurs d'ouvrage, en d'autres termes les expéditeurs, exigent que les camionneurs respectent des temps de livraison minimaux, voire irréalistes; c'est ce qu'on appelle le « just-in-time ».

Si par malheur la marchandise n'était pas livrée à temps, ces donneurs d'ouvrage imposeront des amendes salées aux compagnies de transport qui, à leur tour, en feront subir les conséquences aux camionneurs. La livraison à temps de la marchandise est devenue au fil des années un stress constant pour les camionneurs et, indirectement, une menace à la sécurité sur les routes.

## **Rouler la nuit... en bonne santé et reposés**

Toutes les études sur les cycles circadiens ont démontré que le travail de nuit dans le transport routier comporte des risques plus élevés. Si nous ajoutons à cela les difficultés et les impacts financiers liés aux exigences de la livraison « just-in-time », une réalité incontournable à la suite de la fermeture de la majorité des entrepôts, nous nous trouvons devant une pression supplémentaire dont seuls les camionneurs font les frais.

Le syndicat des Teamsters est d'avis que la SAAQ – et plus largement les autres paliers de gouvernements – doit prendre en considération les impacts de cette pression et de ce stress sur les camionneurs dans le cadre de cette consultation sur la sécurité routière. Ce stress peut les amener à prendre des risques et, donc, à être impliqués dans des accidents de la route.

Bref, l'industrie du transport routier est un écosystème qui repose entièrement sur des camionneurs en bonne santé et reposés.

# Enjeux

## **La fatigue**

Les études faisant état de la fatigue des camionneurs sont connues et elles font consensus. Plusieurs donneurs d'ouvrage sont néanmoins de plus en plus exigeants à l'égard des compagnies de transport. La résultante de cet état de fait est navrante et inquiétante : les travailleurs prendront la route même s'ils sont fatigués ou malades. Ils pourraient même être appelés à prendre des risques en effectuant des livraisons dans des délais déraisonnables qui leur sont imposés.

Il arrive même que des camionneurs consomment des drogues (amphétamines) pour rester alertes.

De nos jours, les routiers qui travaillent dans les centres urbains sont au volant – ou au travail – entre 12 et 14 heures par jour. Autrefois, ils pouvaient rentrer du travail à une heure décente qui leur permettait de retrouver leur famille.

Ce n'est plus le cas.

Est-il normal qu'on demande aux routiers de travailler 60 heures par semaine à hauteur de 50 semaines ou plus par année? Nous croyons que poser la question, c'est y répondre.

Par conséquent, la responsabilisation des donneurs d'ouvrage devient un élément incontournable pour assurer la sécurité sur les routes. Le bilan routier risque de s'alourdir si les camionneurs restent les seuls à porter le fardeau de livraisons exigées dans des délais déraisonnables. C'est d'autant plus vrai à la lumière du fait que des milliers de camionneurs d'expérience prendront leur retraite au cours des prochaines années, cédant ainsi leur place à une main-d'œuvre moins expérimentée.

## **Le registre électronique**

Certains croient que le registre électronique est une panacée permettant de régler tous les problèmes. À notre avis, c'est faux.

Le registre électronique qui sera mis en place au cours de l'année ne peut pas évaluer la fatigue humaine. Pour illustrer cette affirmation, prenons l'exemple d'un conducteur fictif : Claude. Claude prévoit effectuer des livraisons dans la nuit de lundi à mardi. Parce qu'il est proactif et responsable, Claude dormira toute la journée de lundi afin d'être frais et dispos le soir venu. Si, par malheur, Claude est plutôt assigné à travailler le mardi matin, il ne dormira donc pas dans la nuit de lundi à mardi puisqu'il est déjà reposé. Claude sera donc fatigué le matin venu, mais il n'osera pas refuser le travail puisqu'il pourrait être congédié s'il refusait une affectation.

En plus, si Claude doit effectuer des livraisons dans des délais très serrés, voire déraisonnables, il prendra peut-être des risques qui pourraient avoir des conséquences funestes pour lui ou pour d'autres usagers de la route.

### **La conduite avec les facultés affaiblies par la drogue**

Rappelons qu'il est illégal en vertu de la Charte des droits et libertés de soumettre des travailleurs à des tests de dépistage à moins d'avoir des motifs très sérieux de le faire.

La consommation de drogues par les travailleurs de l'industrie du transport routier est un enjeu sensible qui ne se limite pas à la simple consommation de marijuana. Par conséquent, l'industrie et le gouvernement doivent contribuer aux initiatives de prévention et d'éducation menées auprès des camionneurs tant pour le cannabis que les autres drogues, notamment les amphétamines que consomment certains camionneurs pour rester éveillés et tenir le coup afin de répondre aux exigences démesurées de certains donneurs d'ouvrage.

### **La santé des camionneurs**

Il est pertinent que les camionneurs âgés entre 45 et 60 ans passent des tests médicaux tous les cinq ans, puis tous les deux ans à compter de 60 ans, afin d'assurer leur propre sécurité et celle des autres usagers de la route. Cependant, la santé des routiers est un enjeu qui doit être examiné dans son ensemble. Certes, l'apnée du sommeil est un problème physiologique, mais il ne faut pas oublier que des facteurs conjoncturels jouent en défaveur des travailleurs de l'industrie.

Quand un routier subit une forte pression pour effectuer des livraisons de marchandises dans des délais trop courts et qu'il doit s'accommoder d'un horaire de travail imprévisible, il n'est pas étonnant que des problèmes de santé comme l'apnée du sommeil se manifestent ou s'aggravent.

### **Les véhicules lourds et le bilan routier**

Plutôt que de calculer les accidents de la route en fonction du pourcentage que représentent les véhicules lourds dans le parc automobile, la SAAQ devrait tenir compte du kilométrage parcouru par rapport au nombre d'accidents. Cette méthode de calcul nous semble plus fiable pour dresser un portrait précis de la situation. Notre perception du bilan routier changerait sans doute si nous savions que les automobilistes, par exemple, sont impliqués dans un accident par 100 000 kilomètres parcourus par rapport à un million de kilomètres parcourus par les camionneurs, en moyenne.

Par ailleurs, nous recommandons que le système ISAAC n'affiche plus les alertes de message pendant que le véhicule roule, car cela augmente le niveau de stress des camionneurs qui se sentent obligés d'arrêter pour consulter le système.

De plus, un système de téléphonie mains libres pour les cellulaires devrait être obligatoire à bord de tous les véhicules lourds.

## **Les constats d'infraction**

Le conducteur d'un véhicule lourd est souvent celui qui paie l'amende en cas d'infraction. Contrairement aux compagnies de transport, les routiers ont rarement les moyens de contester des contraventions.

Il est regrettable que des donneurs d'ouvrage et des compagnies de transport se lavent les mains du comportement des camionneurs puisque ce sont leurs exigences qui contribuent aux risques que prennent les camionneurs.

## **Les heures de conduite, horaires et inspections**

Comme nous l'avons affirmé dès le début de ce mémoire, les heures de conduite et les horaires sont deux des plus grands problèmes qui nuisent à l'industrie. Lorsqu'un expéditeur exige que la marchandise soit livrée avant une heure précise sous peine de pénalité, une pression considérable est exercée sur le camionneur qui se sent obligé de prendre des risques afin de satisfaire aux demandes des donneurs d'ouvrage et de l'industrie.

Lorsque, en plus, on exige des camionneurs qu'ils effectuent l'inspection de leur véhicule, la pression qu'ils subissent s'accroît. Pourquoi les autobus de la STM sont-ils inspectés par des mécaniciens, alors que ce n'est pas le cas des camions de transport de marchandises? Qu'est-ce qui justifie cette différence? La vie d'un camionneur a-t-elle moins de valeur que celle d'un chauffeur d'autobus ou d'un usager du transport en commun?

## **Les interdictions de circuler**

Pour ce qui est des interdictions de circuler sur certaines routes, nous invitons le gouvernement à mettre en ligne des cartes mises à jour à intervalles réguliers afin d'aider les camionneurs à planifier leur itinéraire. Les professionnels du transport routier auraient besoin d'un site Web répertoriant en temps réel l'ensemble des tronçons interdits aux camions.

Il en va de même sur l'île de Montréal où circuler en camion est un véritable cauchemar. Dans certains cas, les travailleurs que nous représentons n'arrivent pas à faire leurs livraisons, doivent faire fi des interdictions de circuler ou faire de grands détours s'ils veulent atteindre leur destination.

## **La sensibilisation aux contraintes vécues par les camionneurs**

La sécurité routière est l'affaire de toutes et tous sans exception : piétons, automobilistes, cyclistes, camionneurs, etc. La SAAQ devrait envisager le lancement d'une campagne de sensibilisation d'envergure auprès de la population afin de rappeler les contraintes auxquelles les routiers doivent se plier et les dangers que court quiconque se tient près d'un camion. Nous observons régulièrement de nombreux comportements très dangereux

de plusieurs usagers de la route : automobilistes qui coupent brusquement la trajectoire d'une semi-remorque; cyclistes qui ne tiennent pas compte des angles morts d'un camionneur, piétons qui traversent la rue malgré une interdiction de le faire pendant qu'un camion y effectue un virage, etc. Les exemples sont innombrables.

## **L'aménagement routier**

Nous avons remarqué que certains carrefours giratoires ne sont pas adaptés aux semi-remorques. Il n'est pas rare qu'un routier doive empiéter sur l'autre voie, sur un trottoir ou encore sur un terre-plein lorsqu'il n'est pas possible d'empiéter sur la bande franchissable. Nous observons aussi ce comportement chez certains automobilistes qui ne semblent pas comprendre le fonctionnement d'un carrefour giratoire.

Pour ce qui est de la réhabilitation et de la reconstruction des routes, nous constatons que l'information circule mal et que, dans certains cas, rouler en ville devient un véritable problème pour les routiers, particulièrement sur l'île de Montréal. Il en va de même pour le déneigement qui est très inégal sur certains tronçons de route; quant au déglacage, les travaux laissent parfois franchement à désirer.

Nous disions précédemment que le repos des camionneurs est d'une importance capitale. Si la SAAQ et le gouvernement sont du même avis que nous, des aires de repos sur les routes doivent être mises à la disposition des camionneurs. Nous remarquons que, non seulement le nombre d'aires de repos aménagées sur nos routes est insuffisant, mais également que leur aménagement ne répond pas toujours aux besoins des routiers.

## Recommandations du syndicat des Teamsters

1. Inciter les donneurs d'ouvrage et l'industrie du transport routier à mettre en place des horaires de travail prévisibles qui respectent les besoins des camionneurs en matière de repos.
2. Mettre en place un mécanisme afin que les contraventions données aux camionneurs qui répondent à des exigences de livraison déraisonnables ne soient plus uniquement de leur responsabilité.
3. Lancer une campagne de sensibilisation auprès de la population sur la cohabitation avec les véhicules lourds.
4. Légiférer afin de faire cesser la livraison de marchandise dans des délais déraisonnables.
5. Mettre en place un véritable programme de sensibilisation et de prévention pour toutes les drogues où toutes les parties prenantes devraient être appelées à jouer un rôle.
6. Calculer les accidents en fonction du kilométrage parcouru et non pas en fonction du pourcentage qu'occupent les véhicules lourds dans le parc automobile
7. Faire inspecter les véhicules lourds par des mécaniciens accrédités.
8. Consulter les camionneurs en ce qui a trait à l'aménagement de carrefours giratoires efficaces et sécuritaires; construire plus d'aires de repos mieux adaptées aux camionneurs
9. Mettre en ligne une carte mise à jour à intervalles réguliers des interdictions de circuler sur les routes du Québec.

### **Conclusion**

Si la SAAQ et le gouvernement n'avaient qu'une seule chose à retenir de ce mémoire, c'est que les camionneurs devraient être au centre de leurs préoccupations afin d'améliorer le bilan routier. Par conséquent, il faut s'assurer qu'ils aient des horaires prévisibles et qu'ils puissent prendre suffisamment de repos afin d'optimiser les chances d'améliorer le bilan routier au Québec.