



**CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA**

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Rapport intérimaire

Comité permanent des transports

**Ovid Jackson, député
Président**

Juin 2002

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les témoignages des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX

Rapport Intérimaire

Comité permanent des transports

**Ovid Jackson, député
Président**

Juin 2002

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT

Ovid Jackson, député

Bruce—Grey—Owen Sound (Ontario)

VICE-PRÉSIDENTS

James Moore, député

Port Moody—Coquitlam—Port
Coquitlam (Colombie-Britannique)

Marcel Proulx, député

Hull—Aylmer (Québec)

MEMBRES

Reg Alcock, député

Winnipeg-Sud (Manitoba)

Rex Barnes, député

Gander—Grand Falls (Terre-Neuve-et-
Labrador)

John Cannis, député

Scarborough-Centre (Ontario)

Joe Comuzzi, député

Thunder Bay—Superior-Nord (Ontario)

Bev Desjarlais, députée

Churchill (Manitoba)

Jim Gouk, député

Kootenay—Boundary—Okanagan,
(Colombie-Britannique)

Gurmant Grewal, député

Surrey Central (Colombie-Britannique)

André Harvey, député

Chicoutimi—Le Fjord (Québec)

Mario Laframboise, député

Argenteuil—Papineau—Mirabel
(Québec)

Ghislain Lebel, député

Chambly (Québec)

Alex Shepherd, député

Durham (Ontario)

Raymond Simard, député

Saint Boniface (Manitoba)

Paul Szabo, député

Mississauga-Sud (Ontario)

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Norman Doyle, député	St. John's Est (Terre-Neuve-et-Labrador)
Peter Goldring, député	Edmonton-Centre-Est (Alberta)
Val Meredith, députée	South Surrey—White Rock—Langley (Colombie-Britannique)
Darrel Stinson, député	Okanagan—Shuswap (Colombie-Britannique)

GREFFIER DU COMITÉ

Richard Dupuis

DE LA DIRECTION DE LA RECHERCHE PARLEMENTAIRE DE LA BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

John Christopher

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, votre Comité, après examen des heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux, a convenu de faire rapport ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES COMMERCIAUX	1
Introduction	1
Réglementation actuelle	1
Proposition du CCATM	2
Proposition de l'ACC et Teamsters Canada	2
Réaction aux changements proposés	3
QUESTIONS LIÉES AUX RÈGLES SUR LES HEURES DE SERVICE.....	4
1. Contexte économique.....	4
2. Application des règlements	4
3. Particularités des opérations de camionnage et de conduite	5
4. Recherche sur la fatigue et gestion de la fatigue	5
5. Formation des chauffeurs.....	6
6. Manque de haltes routières.....	6
7. Exemptions aux règles sur les heures de service	6
CONCLUSIONS et RECOMMANDATIONS	7
LISTE DES RECOMMANDATIONS	9
ANNEXE A — LISTE DES TÉMOINS	11
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.....	13
OPINION COMPLÉMENTAIRE — BLOC QUÉBÉCOIS	15
OPINION DISSIDENTE — NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE	19
PROCÈS-VERBAL	23

HEURES DE SERVICE DES VÉHICULES RAPPORT INTÉrimAIRE COMMERCIAUX

Introduction

Au printemps de 2001, le ministre des Transports a demandé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales de la Chambre des communes d'examiner les règles régissant les heures de service des véhicules commerciaux. Le Comité a étendu son mandat aux problèmes de sécurité, au transport transfrontalier et au passage de la frontière, et à l'impact de ces questions sur l'industrie canadienne du camionnage. Le présent rapport sur les heures de service couvre la première phase de notre étude et constitue un examen préliminaire des questions qu'il faut analyser pour en arriver à un horaire de service acceptable.

Au Canada, la responsabilité de la sécurité des véhicules commerciaux est partagée entre le fédéral, les provinces et les territoires. Par conséquent, les règles régissant les heures de service des routiers ont été examinées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), organisme fédéral-provincial-territorial qui coordonne le transport des véhicules motorisés et la sécurité routière.

Le CCATM a rédigé une proposition visant à moderniser et à simplifier les règles actuelles. En outre, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) et Teamsters Canada ont proposé des changements aux règles actuelles. L'étude du Comité développe ce travail et cherche à améliorer la sécurité des routes du Canada.

Dans notre étude des heures de service, nous nous sommes attachés avant tout à la sécurité. Nous reconnaissons qu'il y a des problèmes secondaires entourant cette question et qu'il faut les considérer pour établir un nouvel horaire de service. Cependant, afin de parvenir à plus de sécurité sur nos routes, nous avons ciblé la question des heures de service et son rôle dans la sécurité routière.

Réglementation actuelle

Le règlement régissant les heures de service relève de la *Loi sur les transports par véhicule à moteur de 1987*. Ce règlement, mis à jour pour la dernière fois en 1994 prévoit :

- Temps maximum de travail par jour : 16 heures;
- Temps maximum de conduite par jour : 13 heures;

- Temps minimum de congé par jour : 8 heures;
- Trois cycles de conduite : 60 heures/7jours, 70 heures/8 jours et 120 heures/14 jours.

Proposition du CCATM

Le débat sur les heures de service des chauffeurs commerciaux dure depuis 1990 environ. Les intervenants critiquent surtout le fait que le régime soit trop complexe, difficile à appliquer et guère fondé sur la recherche scientifique. Le débat a été mis de côté pendant plusieurs années pour permettre la recherche sur la gestion de la fatigue; en 1997, le CCATM a réexaminé la question. On a formé un groupe de travail composé des agents de la réglementation de tous les gouvernements, des représentants du transport par autocar et par camion, de scientifiques, de chercheurs, de syndicats et de d'autres groupes intéressés

En novembre 1999, le Groupe de travail du CCATM, de concert avec Transports Canada, a proposé des révisions aux règles sur les heures de service.

Le document réclame :

- Un quart de conduite maximal de 14 heures par jour;
- La réduction du temps maximum quotidien en service de 16 à 14 heures, sans distinction entre le temps de service et le temps de conduite;
- Deux cycles : 70 heures en 7 jours et 120 heures en 14 jours;
- Aucun changement de cycle sauf après un temps minimum de congé de 36 heures dans le cas du cycle de 70 heures/7 jours ou de 72 heures dans le cas du cycle de 120 heures/14 jours;
- Une période minimale de congé de 24 heures au moins une fois tous les 14 jours.

La proposition est débattue entre les divers gouvernements et intervenants depuis quelques mois.

Proposition de l'ACC et Teamsters Canada

En octobre 2001, l'ACC et Teamsters Canada ont annoncé avoir convenu d'une proposition commune sur les révisions d'heures de service, qui prévoit :

- qu'un chauffeur ne devrait pas accumuler plus de 14 heures de service avant de prendre au moins 8 heures consécutives de congé;

- que dans une période de service de 14 heures, pas plus de 13 heures ne soient passées au volant; enfin,
- que soient adoptés les autres éléments de la proposition du CCATM.

Essentiellement, cette proposition réduit de 14 à 13 le nombre d'heures de conduite de celle du CCATM.

Les périodes et plafonds du cycle constituent la partie la plus compliquée et contestée des règles actuelles sur les heures de service. Dans le régime actuel, les chauffeurs ont le droit de passer d'un cycle à l'autre à tout moment, aussi souvent que cela est pratique ou avantageux pour eux. En outre, dans le régime actuel de trois cycles, les plafonds établis peuvent être étendus. Ainsi, alors que la règle du 60 heures/7 jours donne à penser que le temps maximal est atteint sur 7 jours, le chauffeur peut arriver à la 60^e heure en trois jours et demi seulement en suivant un cycle continu de temps de travail et d'heures de congé. Cela peut faire en sorte que le chauffeur travaille 104 heures en 7 jours.

Les deux propositions présentées veulent corriger ce problème en réduisant le nombre de temps de cycle et en resserrant les règles touchant le passage d'un cycle à un autre.

Réaction aux changements proposés

Comme on l'a mentionné, le débat sur les heures de service dure depuis longtemps et se poursuit avec les nouvelles propositions.

Leurs défenseurs ont dit au Comité qu'ils sont en faveur des nouvelles heures de service parce que cela :

- accroîtrait les heures quotidiennes de congé;
- réduirait les heures hebdomadaires actuelles de conduite;
- donnerait une période de repos raisonnable avec le congé de 36 heures;
- simplifierait les cycles;
- réduirait la possibilité de changer d'un cycle à un autre, ce qui permet actuellement aux chauffeurs de conduire légalement 104 heures en une semaine.

Les opposants ont mentionné les motifs de leur réserve :

- les temps en service quotidien sont trop longs;

- les heures de conduite hebdomadaires (possibilité de travailler 84 heures en 7 jours) sont trop longues;
- le repos de 36 heures est trop court et devrait être de 48 heures;
- on manque de données scientifiques pour déterminer le nombre d'heures de conduite par jour qui convient;
- les mécanismes pour appliquer les nouvelles règles sont insuffisants.

QUESTIONS LIÉES AUX RÈGLES SUR LES HEURES DE SERVICE

Outre la question fondamentale de l'horaire, les témoins ont formulé devant nous plusieurs préoccupations qu'on ne peut passer sous silence dans la mise en œuvre d'un nouveau régime : contexte économique du secteur du camionnage, application des règlements, particularités dans les opérations de camionnage, recherche sur la fatigue, formation des chauffeurs, haltes routières, exemptions aux règles proposées. Ces questions sont examinées ici.

1. Contexte économique

De nombreux témoins ont souligné devant nous que la question des heures de service ne saurait être examinée correctement hors du contexte économique du secteur du camionnage. Ils estiment que les heures de service sont reliées à plusieurs facteurs comme les conditions de travail de l'industrie (chauffeurs responsables de charger et de décharger leur cargaison), les systèmes de livraison juste à temps, ainsi que la pénurie des chauffeurs : tous ces facteurs créent des pressions économiques sur les propriétaires d'entreprises et les chauffeurs eux-mêmes.

Le Comité n'a pas envisagé cette question en profondeur. Comme nous l'avons mentionné, nous avons fait porter nos efforts avant tout sur les heures de service. Nous aimerions cependant signaler que nous considérons ce facteur comme important dans le débat et nous exhortons le gouvernement à considérer le contexte économique du secteur dans l'établissement des nouvelles heures de service.

2. Application des règlements

Dans leurs présentations devant le Comité, les témoins ont souligné qu'un élément clé de tout horaire de service est la possibilité de l'appliquer. Selon eux, dans le régime actuel, certains chauffeurs enfreignent couramment les règles; les infractions au livre de bord sont le cas le plus courant d'abus. Les chauffeurs de camion ont dit au Comité qu'il est difficile de relever les infractions parce qu'on manque d'inspecteurs et que les livres de bord sont faciles à fausser.

On a suggéré l'installation d'enregistreurs électroniques contrôlant les heures de service à bord des camions comme la meilleure façon de garantir le respect des règles; les témoins signalent que beaucoup de nouveaux camions peuvent recevoir de tels enregistreurs.

Nous jugeons que cette proposition est valable et améliore grandement la capacité des de contrôler le nouvel horaire. Il faut cependant que ces systèmes soient adoptés de concert par le États-Unis et le Mexique. Si ce n'est pas le cas, les camionneurs canadiens se retrouveront à fonctionner sous un régime différent de leurs concurrents.

3. Particularités des opérations de camionnage et de conduite

Les témoins ont beaucoup insisté sur l'importance de reconnaître qu'un nouvel horaire devrait tenir compte des particularités qu'on retrouve dans le secteur du camionnage. Ainsi, les mêmes heures de service conviennent-elles aux transporteurs sur de longues et sur de courtes distances?

Les témoins, y compris les experts du sommeil, ont également affirmé devant le Comité que la conduite de nuit doit être traitée différemment de la conduite de jour, à cause de notre rythme circadien (horloge interne) qui réagit différemment selon que l'on dort la nuit ou le jour. En d'autres mots, ceux qui conduisent la nuit et dorment durant le jour ne se reposent pas autant que ceux qui font l'inverse. Dans les faits, les gens qui travaillent la nuit ont tendance à accumuler un déficit de sommeil.

Le Comité estime ces questions pertinentes pour l'établissement d'un horaire de service sécuritaire et juge que le gouvernement devrait leur accorder un examen attentif avant d'établir des règles.

4. Recherche sur la fatigue et gestion de la fatigue

De nombreux témoins pensent qu'il faut plus de recherches sur la fatigue et sur le rôle qu'elle joue dans la sécurité du camionnage. Ils ont affirmé devant nous qu'il faut faire davantage d'études et de meilleures études, en particulier des études concrètes des camionneurs canadiens. Ces études sont nécessaires pour mieux connaître le niveau de fatigue éprouvé par les camionneurs et pour savoir comment ceux-ci la gèrent. À partir de cette recherche, on pourrait établir des programmes de gestion de la fatigue permettant aux camionneurs et aux compagnies qui les embauchent de mieux composer avec ce problème.

Le Comité estime qu'un horaire de service sécuritaire doit être élaboré à partir des résultats d'une bonne recherche. À cette fin, et grâce aux diverses opinions exprimées sur les règles d'heures de service actuelles et proposées, nous aimerions insister auprès

du gouvernement sur l'importance d'une recherche de qualité dans le développement d'un nouvel horaire.

5. Formation des chauffeurs

Certains témoins ont affirmé devant le Comité que la formation des camionneurs est trop brève et que les cours qu'ils reçoivent ne tiennent pas compte de la conduite dans diverses conditions : neige, routes glacées, conduite de nuit. Ces témoins estiment qu'une façon d'améliorer la situation serait par des diplômes progressifs pour les chauffeurs : plus l'expérience serait grande, plus le permis serait de niveau élevé. Ainsi, un chauffeur ne pourrait pas avoir un permis lui donnant le droit de conduire pendant le nombre maximum d'heures quotidiennes avant d'avoir cumulé un nombre suffisant d'heures derrière le volant et obtenu le certificat d'un programme de formation reconnu.

Le Comité voit le mérite de cette proposition et exhorte le gouvernement à examiner la faisabilité d'un tel programme.

6. Manque de haltes routières

Au cours des délibérations, le Comité s'est fait dire qu'un facteur qui contribue aux longues heures de conduite des camionneurs, c'est le fait qu'il n'y a pas assez de haltes routières le long des grandes routes canadiennes. Contrairement aux États-Unis, selon les témoins, le Canada ne dispose pas de suffisamment de haltes routières stratégiquement situées pour permettre aux camionneurs de prendre des pauses fréquentes durant leurs voyages.

Selon nous, étant donné les longues distances entre les centres de population et les dures conditions climatiques du Canada, l'aménagement de haltes routières suffisamment rapprochées devrait constituer un élément fondamental d'un programme de sécurité amélioré et d'un bon horaire de service.

7. Exemptions aux règles sur les heures de service

Certains témoins qui ont comparu devant nous ont demandé d'être exemptés des règles sur les heures de service. L'Association canadienne de la construction réclame une exemption parce que ses membres ne travaillent que six mois par année à cause du climat et ne devraient pas être soumis aux règles qui s'appliquent au camionnage fonctionnant toute l'année. Ils aimeraient que les véhicules licenciés pour la construction soient traités comme des véhicules non commerciaux en vertu du règlement.

Le secteur des autocars réclame également une exemption. On fait valoir que les autocars parcourent des itinéraires établis, que les horaires, les règles d'exploitation, les

périodes de conduite et les véhicules sont différents, et que les exigences de formation sont particulières pour réclamer une loi distincte de celle visant le camionnage.

Enfin, on s'est inquiété du fait que certaines compagnies de camionnage qui relèvent de règlements fédéraux sont limitées dans leurs heures d'opération même si elle ne desservent qu'une seule province et pendant un nombre limité de jours ou de semaines. On a suggéré de tenir compte de cette situation en créant des classes de chauffeurs à l'intérieur de l'horaire de service pour permettre les opérations saisonnières.

Le Comité comprend qu'une des critiques du système actuel est le fait qu'il est trop compliqué et difficile à appliquer. Nous ne voulons pas ajouter à cette complexité, mais nous pensons qu'il pourrait y avoir toute une gamme d'options offertes aux décideurs pour tenir compte des particularités de l'industrie. Cependant, nous exhortons celui-ci à faire en sorte que ces options soient le plus simple et le plus facilement applicable possible.

CONCLUSIONS et RECOMMANDATIONS

Dans cette étude, notre principal intérêt fut d'améliorer la sécurité sur nos routes. Tous les témoins ont affirmé que les règles sur les heures de service sont justifiées par le maintien et l'amélioration de la sécurité; nous sommes d'accord. Nous prenons note également que certains témoins estiment que les heures proposées permettent aux chauffeurs de conduire pendant trop longtemps, tant sur une base quotidienne qu'hebdomadaire. Nous constatons cependant que les règles proposées réduisent les heures de conduite par rapport à la pratique actuelle et limitent la possibilité pour les chauffeurs de changer de cycle pour augmenter leurs heures de conduite.

Des témoins ont également fait remarquer qu'on ne peut pas négliger le contexte économique et la question de l'application des règles dans le débat sur la mise en place d'un nouvel horaire de service. Il faut examiner soigneusement ces questions afin d'en arriver à un horaire acceptable.

Enfin, dans la mise en place d'un nouveau régime, nous sommes convaincus qu'il faut une période de transition pour permettre à la fois au secteur et aux décideurs de s'adapter et d'évaluer la viabilité des nouvelles règles. En outre, des recherches sur la fatigue et la gestion de la fatigue peuvent appeler des modifications au programme durant cette période. Nous exhortons donc le gouvernement, dans la mise en œuvre d'un nouvel horaire, de le faire à l'essai (peut-être sur trois ans) et qu'à la fin de l'essai, il y ait dépôt d'un rapport à ce sujet au Parlement.

Comme nous l'avons écrit au départ, ce rapport est provisoire. Le Comité est conscient qu'il faut plus d'information et d'étude pour achever son travail sur ce sujet et répondre clairement à la question de l'horaire de service.

Malgré ces réserves, le Comité estime que la proposition conjointe de l'ATCCM et de l'ACC-Teamsters a du mérite et doit être considérée sérieusement par Transports Canada. Ce pourrait être le point de départ d'un nouvel horaire de service amélioré.

Par conséquent, le Comité recommande que :

- 1. Après consultation des provinces, de l'ATCCM, des intervenants et des syndicats, Transports Canada considère l'adoption de la proposition conjointe d'heures de service de l'ACC-Teamsters et de l'ATCCM;**
- 2. Que Transports Canada, l'ATCCM et les intervenants examinent sérieusement les questions qui entourent le débat sur les heures de service dans la mise en œuvre d'un nouveau régime;**
- 3. Que le nouveau régime fasse l'objet d'une période d'essai, après quoi Transports Canada fera rapport au Parlement sur la mise en œuvre des nouvelles règles sur les heures de service.**

LISTE DES RECOMMANDATIONS

- 1. Après consultation des provinces, de l'ATCCM, des intervenants et des syndicats, Transports Canada considère l'adoption de la proposition conjointe d'heures de service de l'ACC-Teamsters et de l'ATCCM;**
- 2. Que Transports Canada, l'ATCCM et les intervenants examinent sérieusement les questions qui entourent le débat sur les heures de service dans la mise en œuvre d'un nouveau régime;**
- 3. Que le nouveau régime fasse l'objet d'une période d'essai, après quoi Transports Canada fera rapport au Parlement sur la mise en œuvre des nouvelles règles sur les heures de service.**

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Organismes et individus	Date	Réunion
Alliance canadienne du camionnage	11/12/2001	45
David Bradley, directeur général		
Graham Cooper, premier vice-président		
« Teamsters Canada »		
François Laporte, directeur des affaires gouvernementales		
Larry MacDonald, vice-président international		
« Canadians for Responsible and Safe Highways (CRASH) »	26/02/2002	52
Bob Evans, directeur exécutif		
À titre individuel		
Alison M. Smiley, consultante		
À titre individuel	28/02/2002	53
Ron Heslegrave, président de la « Research Ethics Board »		
Agence des douanes et du revenu du Canada	19/03/2002	56
Denis Lefebvre, sous-commissaire		
Gendarmerie Royale du Canada	21/01/2002	57
André Lemaire		
Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier	11/04/2002	58
André Foucalt, secrétaire-trésorier		
Brenda Hicks, épouse de Darryl Hicks		
Darryl Hicks, conducteur de véhicules commerciaux		
Keith Newman, directeur de recherche		
Blaine Stevens, conducteur de véhicules commerciaux		
Julie White, recherchiste		
Ville d'Ottawa	16/04/2002	59
Madeleine Meilleur, conseillère, Quartier Rideau-Vanier, Ville d'Ottawa, Présidente, Comité des transports		

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne des automobilistes Rosalinda Fischer, directrice, affaires gouvernementales et sécurité routière Elly Meister, vice-présidente, Affaires publiques et communications	18/04/2002	60
Association canadienne de la construction Barry Brown, président du Conseil d'administration Jim Facette, directeur	25/04/2002	61
Syndicat des travailleurs unis de l'automobile Nigel Cave, président d'unité Local 4268 Len Poirier, président TCA Local 4268 et président TCA Conseil du transport routier Dave Tilley, représentation national		
À titre individuel Peter Turner, anciennement conducteur de camion		
Association canadienne de transport industrielle Lisa McGillivray, présidente	30/04/2002	62
Transport 2000 Canada Bert Titcomb, secrétaire		
Amalgamated Transit Union Canadian Council Gary Dorion, président/agent d'affaires Ken Foster, directeur canadien Randy Graham, vice-président international et membre du Conseil exécutif Len Munter, président/agent d'affaires Darren Liebrecht, president	02/05/2002	63
Métallurgistes unis d'Amérique Dennis Dunster, représentant des membres du personnel Lawrence McBrearty, directeur national		

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport au plus tard cent cinquante (150) jours suivant sa présentation.

Un exemplaire du procès-verbal du Comité (*Réunion n° 1*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Ovid Jackson, député

Opinion complémentaire du Bloc Québécois

Le Bloc Québécois appuie le présent rapport mais émet cependant de sérieuses réserves :

En vertu du nouveau régime proposé, un camionneur pourrait faire cinq quarts de conduite de nuit de 14 heures, puis prendre 36 heures de congé (incluant seulement une nuit de sommeil) avant d'entreprendre un nouveau cycle de cinq nuits de conduite de 14 heures, ce qui pourrait représenter un total de 84 heures par semaine. Ceci représente une amélioration par rapport au régime actuellement en place, mais cela se doit de n'être qu'un début dans la révision à la baisse du nombre d'heures de service des camionneurs pour chaque semaine.

Aux États-Unis, le maximum d'heures travaillées est de 10 heures par jour. La législation canadienne devrait, à terme, être harmonisée avec celle de nos voisins du sud, considérant l'ampleur de l'intégration économique nord-américaine. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, le resserrement des normes et de la sécurité aux États-Unis n'a pas affecté l'industrie américaine du transport routier, en grande partie parce que le transport routier a des avantages stratégiques certains. Dans un tel contexte, il convient de raffermir les règles et d'augmenter la sécurité sur les routes. La plupart des syndicats sont d'accord avec une réduction des heures de travail pour les camionneurs.

Si une large consultation était entreprise, on se rendrait vite compte de l'importance de la sécurité routière pour les Québécois et les Canadiens. Comme mentionné ci-haut, un des points fondamentaux que la législation du Canada devra considérer concerne l'harmonisation avec les États-Unis. Dans son *Mémoire au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales*, l'association des Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière (CRASH) signalait ce qui suit :

« L'imposition de plafonds à la charge de travail des conducteurs de camion et d'autobus suppose qu'on établisse une distinction entre les objectifs commerciaux et la sécurité du public ».

« Ce qui frappe le plus dans le règlement proposé sur la charge de travail au Canada, ce sont les différences par rapport aux plafonds actuels imposés aux États-Unis et les différences notables avec le nouveau régime d'heures de service américain ».

L'Association canadienne des automobilistes en rajoute pour ce qui est de la cohérence des politiques nord-américaines dans le domaine :

« Des normes nord-américaines harmonisées basées sur les connaissances scientifiques aideraient la population à mieux comprendre la problématique liée à la fatigue des conducteurs de véhicules motorisés. La population canadienne peut ne pas

comprendre pourquoi la réglementation au Canada diffère de celle des autres signataires de l'ALÉNA et d'autres pays partout dans le monde»¹.

Le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP) représente 150 000 travailleurs du secteur privé, dont 1 000 camionneurs. Il se veut critique de l'entente entre le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et des Teamsters et soulève des points importants visant à alimenter la réflexion sur le sujet:

« Le règlement proposé par Transports Canada et actuellement sous étude par le Comité ne fera rien pour améliorer la situation; il risque même de l'empirer. Le temps de repos de 36 heures est une proposition particulièrement désastreuse. Il est vraiment insuffisant pour permettre de récupérer après les longues heures travaillées et nuirait encore plus que maintenant à la vie de famille des camionneurs »².

Il semble également que le processus de consultation aurait pu être davantage inclusif, afin que le point de vue des camionneurs soit pleinement pris en compte. Rick Beckwith, de la Coopérative canadienne des voituriers remorqueurs indiquait dans une lettre au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les opérations gouvernementales datée d'avril 2002 :

« Notre opposition à la prolongation des heures de conduite autorisées est solidement fondée sur l'expérience de nos membres qui travaillent, à titre indépendant, comme propriétaires et conducteurs de camions. Ils nous ont signalé que le stress et la fatigue causent déjà beaucoup d'inquiétude dans le cadre de la réglementation actuelle et que le nombre d'accidents de véhicules lourds augmentera sûrement en fonction de l'augmentation des heures de conduite ».

L'importance d'établir un niveau acceptable d'heures de conduite devra donc faire l'objet d'autres études et investigations.

Le rapport du comité est probablement trop hésitant en raison des préoccupations exprimées par l'industrie, des craintes vis-à-vis le manque éventuel d'employés et la concurrence intermodale. Cependant, il apparaît raisonnable de croire que c'est en améliorant les conditions de travail des camionneurs que l'industrie pourra attirer davantage de nouveaux travailleurs. Les inquiétudes concernant la compétitivité du transport routier devraient être rassurées par les avantages structurels qui font déjà la force du transport routier, la vitesse et la flexibilité. Cette efficacité ne doit pas cependant

¹ Exposé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales au sujet d'une étude relative aux heures de service, aux préoccupations liées à la sécurité, à la problématique transfrontière/de passage à la frontière et de leur impact sur l'industrie canadienne du camionnage, L'Association canadienne des automobilistes (CAA), 18 avril 2002.

² Mémoire du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier (SCEP) au Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les opérations gouvernementales, avril 2002.

céder le pas à la sécurité routière et, en ce sens, le rapport devrait recommander l'harmonisation du régime des heures de service des conducteurs de véhicules industriels avec celui en place aux États-Unis, soit des semaines de 60 heures de travail maximum, à raison de 12 heures par jour. Cet arrangement conviendrait aux travailleurs et l'industrie y trouverait, à terme, son compte.

D'autres enjeux doivent être pris en compte plus directement :

- L'application des règles devra être stricte et l'on devrait pouvoir étudier les possibilités comme la mise en œuvre progressive de dispositifs d'enregistrement électronique.
- Partie intégrante d'un régime plus sécuritaire, la période de repos obligatoire devrait passer à 48 heures afin d'assurer que les conducteurs puissent se reposer suffisamment.

Ces mesures ne font pas partie des recommandations du comité. Elles devraient se retrouver dans ce rapport puisqu'elles constituent des éléments importants d'un régime d'heures de service des conducteurs qui soit sécuritaire, efficace et équitable.

Mario Laframboise
Député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel
Critique du Bloc Québécois en matière de Transport

Opinion dissidente du Nouveau Parti démocratique sur les heures de service des camions

**par Bev Desjarlais, députée de Churchill
Porte-parole du NPD pour les Transports**

Recommandation 1 — La semaine de travail de 84 heures pour les camionneurs

Les Néo-Démocrates s'opposent fermement à ce que la semaine de travail des camionneurs passe à 84 heures comme le recommande le Comité. Selon les témoignages reçus, cette mesure risque de causer des centaines de décès et des milliers de blessures supplémentaires chaque année par suite d'accidents routiers liés à la fatigue. La plupart des victimes de ces accidents voyagent à bord de petits véhicules impliqués dans des collisions avec de gros camions. Il est scandaleux que le Comité ait dédaigné l'avis des spécialistes du sommeil, des promoteurs de la sécurité et des camionneurs professionnels qui affirment que cette proposition va tuer des Canadiens innocents.

Le Comité ne s'est pas arrêté au fait que l'allongement des heures de conduite augmenterait le nombre des accidents, des blessures et des décès liés à la fatigue. Pour toute réponse aux préoccupations concernant la semaine de travail de 84 heures, il affirme mollement qu'il s'agit en fait d'une amélioration étant donné que les règlements actuels autorisent en théorie les conducteurs à travailler jusqu'à 104 heures par semaine. Il s'agit là d'un faux-fuyant évident puisque Transports Canada n'a rien produit qui prouve que les conducteurs se comportent actuellement de la sorte. Il est vrai qu'un camionneur qui opte pour le cycle de 120 heures sur deux semaines peut en théorie conduire 104 heures la première semaine et 16 heures la seconde, mais toutes les données accessibles au Comité indiquent que les camionneurs travaillent presque tous de 60 à 70 heures par semaine. En réalité, donc, la semaine de travail proposée de 84 heures aurait pour effet d'augmenter de 35 % les heures de travail des conducteurs par rapport au cycle de 120 heures sur deux semaines. Personne ne conteste qu'il en résulterait une augmentation dramatique du nombre d'accidents, de blessures et de décès.

Par ailleurs, si cette proposition devait réduire le nombre des heures de travail des conducteurs comme le prétend le Comité, le revenu des conducteurs s'en trouverait réduit. Or, aucun des conducteurs professionnels interrogés par le Comité n'a déclaré craindre que la semaine proposée de 84 heures lui fasse perdre de l'argent. En fait, ils étaient largement d'avis que la proposition augmenterait sensiblement leurs heures de travail et risquait de leur coûter la vie.

Recommandation 2 — Que les parties prenantes examinent « les questions »

Cette recommandation n'est qu'une réponse pour la forme aux préoccupations des adversaires de la semaine de travail de 84 heures que le Comité a peut-être insérée dans le rapport pour soulager la conscience des membres qui ont appuyé le rapport majoritaire. Si le Comité voulait vraiment aligner les règlements du Canada sur ceux des États-Unis, comme il le déclare au paragraphe 22 du rapport, il signalerait les efforts déployés aux États-Unis pour réduire les heures de service des camionneurs à 60 heures par semaine.

Recommandation 3 — La période d'essai

La période d'essai proposée n'apaise en rien les inquiétudes du Nouveau Parti démocratique en matière de sécurité publique. Il est tout simplement inacceptable de soumettre les Canadiens comme des cobayes à un nouveau régime de réglementation qui risque fort de causer la mort et des blessures à des innocents. Il est étonnant que le Comité ne propose pas de délai précis à l'intérieur duquel mener un examen ni de normes au regard desquelles mesurer l'efficacité et la sécurité des propositions. Sans délais ni normes claires par rapport auxquelles mesurer les résultats, une période d'essai est inutile.

Autres lacunes

Manque de consultation : Les Néo-Démocrates trouvent extrêmement préoccupant le manque de consultations publiques sur cette question. Les Canadiens qui partagent les routes avec les camions ainsi que les camionneurs eux-mêmes ont un intérêt direct dans ce dossier et méritent d'être entendus.

Par ailleurs, le gouvernement a tenté d'utiliser le fait qu'un syndicat, les Teamsters, appuie la semaine de travail de 84 heures pour donner à entendre que la majorité des conducteurs sont en faveur des changements. Il a choisi de faire abstraction de l'opposition sans équivoque des deux autres grands syndicats de camionneurs, le Syndicat des communications, de l'énergie et du papier et les Métallurgistes unis d'Amérique, ainsi que des centaines de camionneurs non syndiqués qui ont signé des pétitions et des lettres d'opposition à cette proposition. Il est assez clair que le Comité et l'ATCCM ne s'intéressent pas à ce que pensent vraiment les camionneurs ou le grand public s'ils ne sont pas du même avis qu'eux.

Manque de contrôle : Il est malheureux que le Comité n'ait pas examiné de plus près les moyens de faire respecter le règlement sur les heures de service. Au Canada, on utilise un système désuet d'inscriptions sur papier qui est devenu pratiquement vide de sens. Les témoins ont dit au Comité que la falsification des registres par les conducteurs et les sociétés de camionnage était monnaie courante. Ils proposent d'utiliser des enregistreurs électroniques comme moyen de prévention et de mise en application du règlement.

Les Néo-Démocrates ne croient pas le Comité quand il déclare timidement qu'il faut étudier davantage l'utilisation des enregistreurs électroniques. Ailleurs dans le monde, y compris en Californie, on se sert avec succès de systèmes de contrôle électronique depuis des années. Les locomotives et les avions sont équipés d'enregistreurs électroniques depuis plus de cinquante ans et leur exactitude s'est améliorée grandement au fil du temps. Des enregistreurs semblables sont utilisés avec de bons résultats dans les taxis aux États-Unis. Le Comité aurait dû faire passer l'intérêt public avant les intérêts particuliers qui cherchent à contourner les règlements de sécurité et demandé au gouvernement de rendre les enregistreurs électroniques obligatoires.

PROCÈS-VERBAL

Le Mardi 11 juin 2002
(Réunion n° 1)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la salle 536 de l'édifice Wellington.

Membres du Comité présents : Reg Alcock, Rex Barnes, Jim Gouk, André Harvey, Ovid Jackson, Mario Laframboise, James Moore, Marcel Proulx, Alex Shepherd, Raymond Simard, Paul Szabo.

Membre substitut présent : Peter Adams pour Joe Comuzzi.

Aussi présent : De la Bibliothèque du Parlement : John Christopher.

Conformément aux articles 106(1) et (2) du Règlement, élection du président et des vice-présidents

Le greffier du Comité préside à l'élection du président.

Sur motion de James Moore, il est convenu, — Que Ovid Jackson soit élu président du Comité.

Sur motion de James Moore, il est convenu, — Que Marcel Proulx soit élu vice-président du Comité.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu, — Que James Moore soit élu vice-président du Comité.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu d'adopter les motions suivantes :

— Que le Comité retienne, au besoin, les services d'un ou deux attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aider dans ses travaux sous la gouverne du président.

— Que le président soit autorisé à tenir des séances afin de recevoir et de publier des témoignages en l'absence de quorum, pourvu que (3) députés soient présents, dont (1) membre de l'opposition.

— Que (10) minutes soient accordées aux témoins pour leur allocution d'ouverture et, que lors de l'interrogation des témoins, (10) minutes soient allouées pour la première question et réponse de chaque parti, et que (5) minutes soient accordées par la suite, à chaque autre intervenant, à la discrétion de la présidence.

— Qu'un avis de 48 heures, soumis au greffier du Comité, soit exigé avant que le Comité puisse être saisi de toute motion de fond.

— Que, conformément aux règles établies par le Bureau de régie interne les témoins qui sont invités à comparaître devant le Comité soient remboursés sur demande de leurs frais de déplacement, d'hébergement et repas jugés raisonnables, à raison d'au plus 2 représentants par organismes.

— Que, conformément au paragraphe 111(4) du Règlement, chaque fois que le Comité est saisi d'un décret de nomination ou d'un certificat annonçant une nomination, le greffier se procure le curriculum vitae du nouveau titulaire et en remet une copie aux membres du Comité.

— Que le greffier du Comité soit autorisé à distribuer les documents seulement lorsque ceux-ci existent dans les deux langues officielles.

— Que le Comité autorise le président à prendre les dispositions nécessaires, avec l'aide du greffier, pour commander des repas, à l'occasion, pour les besoins des travaux du Comité et de ses sous-comités, et que le coût soit porté au budget du Comité.

— Qu'une (1) transcription de toutes les séances à huis clos soit produite et conservée au bureau du greffier pour consultation.

— Que le Comité se réunisse les mardis de 11 h à 13 h et les jeudis de 11 h à 13 h (*conformément au système d'attribution des salles de comité- Comité des Transports*).

— Que les témoignages entendus au cours de la présente session par le Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales relativement à son étude sur les heures de service soient réputés entendus par le Comité permanent des transports pendant la session en cours.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité siège à huis clos pour examiner l'ébauche de rapport sur les heures de service des camionneurs, les questions de sécurité et les problèmes relatifs aux mouvements transfrontaliers et leur incidence sur l'industrie canadienne du transport routier.

Sur motion de Paul Szabo, il est convenu d'adopter les motions suivantes :

— Que l'ébauche de rapport, dans sa version modifiée, soit adoptée comme étant le premier rapport du Comité à la Chambre et qu'il soit demandé au président de présenter le rapport à la Chambre.

— Que, Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au rapport dans les cent cinquante (150) jours.

— Que le président, de concert avec les attachés de recherche et le greffier, rédige et publie un communiqué faisant état des conclusions du rapport du Comité sur la sécurité aérienne et aéroportuaire.

— Que, conformément à l'article 108(1)a) du Règlement, le Comité autorise l'impression des opinions dissidentes ou des opinions complémentaires des partis d'opposition en annexe au rapport, immédiatement après la signature du président; que les opinions dissidentes ou les opinions complémentaires ne dépassent pas 2 pages et qu'elles soient remises au greffier du Comité au plus tard le jeudi 12 juin 2002 à 16 h.

Conformément à l'avis de motion de quarante-huit heures adopté le mercredi 21 février 2001, Rex Barnes donne avis de la motion suivante :

— Que, conformément à l'article 108 du Règlement, le Comité examine le dernier rapport annuel de VIA Rail Canada Inc., déposé à la Chambre le 25 avril 2002, et qu'il invite M. Jean Pelletier, président du conseil d'administration, et M. Marc LeFrançois, président-directeur général, à comparaître pour répondre aux questions du Comité concernant le programme de publicité et de parrainage de la société.

Après débat, la motion est reportée jusqu'à l'achèvement de l'enquête de la GRC.

À 16 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

Le greffier du Comité

Richard Dupuis

