



Mémoire du syndicat des Teamsters

Consultation publique de Transports Canada sur la sécurité routière

Avril 2018. Révisé le 15 novembre 2018

Avant-propos

Introduction

Le syndicat des Teamsters représente les intérêts de 15 000 travailleuses et travailleurs dans l'industrie du transport routier au pays. Traditionnellement, le syndicat des Teamsters est la force dominante qui représente les camionneurs au Canada et aux États-Unis depuis plus de 100 ans.

Pour faire suite à l'invitation du gouvernement fédéral de discuter des enjeux en rapport avec le bilan en sécurité routière et plus particulièrement avec la sécurité des piétons et des cyclistes, nous souhaitons exposer notre point de vue sur les sujets suivants:

- La fatigue chez les routiers
- Le registre électronique
- La conduite avec les facultés affaiblies
- La santé des camionneurs
- Inspection des véhicules
- La sécurité routière
- La sensibilisation aux contraintes vécues par les camionneurs
- L'aménagement routier
- Les conditions des camionneurs
- Les moyens d'améliorer le bilan en matière de sécurité routière

D'entrée de jeu, il est important de souligner que les enjeux 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 et qui mettent en péril 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 plusieurs compagnies 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, cela même avec la mise en place des dispositifs de consignations électroniques (DCÉ).

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 le gouvernement fédéral 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 amener les routiers 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 études¹ 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 – jusqu'à 13 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 50, 60, voire 70 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.

De récents accidents tragiques sur les routes ontariennes et ailleurs au pays impliquant des poids lourds ont également mis en évidence une tendance de la part des forces policières. Celles-ci ont mis en garde les camionneurs qu'ils enquêteraient sur tout accident qui pouvait impliquer l'inattention.

Bien que le syndicat des Teamsters est d'avis que les routiers ont une responsabilité à l'égard des autres usagers de la route - et également de se protéger eux-mêmes - nous estimons que la voie de la collaboration et de la sensibilisation est une avenue bien plus avantageuse que les menaces.

Pour ce faire, les législations provinciales, les écoles de routiers, les forces policières et même les syndicats devraient bénéficier d'une documentations et de publicités développées par le gouvernement fédéral afin d'informer les camionneurs des dangers de la fatigue au volant, puisque celle-ci est directement responsable de l'inattention des

¹ Source: <http://preventionautravail.com/recherche/96-accidents-routiers-au-travail-deux-etudes-pour-un-portrait-complet.html>

conducteurs sur les routes. Cette campagne pourrait également s'adresser à l'ensemble des usagers de la route.

Il va sans dire que le syndicat des Teamsters est disposé à collaborer avec toutes les parties prenantes dans l'industrie du camionnage puisque notre expertise du camionnage est sans égal. Cela rendrait également cette campagne de sensibilisation bien plus crédible aux yeux des routiers.

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. Cependant, nos observations sur le terrain indiquent que la très vaste majorité des camionneurs sont responsables et ne consomment tout simplement pas de drogue.

La santé des camionneurs

Il est pertinent que les camionneurs âgés entre 45 et 60 ans passent des tests médicaux, 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. Par exemple,

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.

Inspections des véhicules

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 des sociétés de transports publics 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?

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. Les gouvernements devraient envisager le lancement d'une campagne de sensibilisation d'envergure auprès de la population afin de leur 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.

Même si la réhabilitation et la construction de routes relèvent des gouvernements provinciaux, nous constatons que l'information circule mal et que, dans certains cas, rouler sur les routes principales et secondaires devient un véritable cauchemar 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 le gouvernement est du même avis que nous, des aires de repos sur les routes doivent être mises à la disposition des camionneurs partout au Canada. 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.

Les conditions des camionneurs

Il est de notoriété publique que les conditions des travailleurs de l'industrie du transport routier qui sont syndiqués sont supérieures à celles qui ne le sont pas. Cela permet à ces routiers, entre autres, de travailler un nombre d'heures raisonnables, de pouvoir rentrer à la maison à des heures décentes pour pouvoir prendre du repos et à ne pas devoir appuyer sur l'accélérateur pour gagner un salaire qui leur permet de voir à leurs obligations financières.

Cependant, les routiers syndiqués ne représentent qu'une mince proportion de l'ensemble des camionneurs canadiens. Ainsi, avec environ 800 000 camions en circulation sur les routes chaque jour d'un bout à l'autre du pays, les 15 000 syndiqués représentés par les Teamsters ne sont qu'une goutte d'eau dans l'océan.

Si Transports Canada désire réellement avoir un impact durable et mesurable sur le bilan en sécurité routière, il faudra qu'il consente à mettre en place, en collaboration avec Emploi et développement social Canada, et avec les provinces, des comités paritaires de sorte que les conditions des travailleurs soient raisonnables partout au pays. Lorsque des travailleurs non syndiqués sont payés des salaires de crève-faim et pressés comme des citrons, il n'est pas étonnant que ceux-ci soient impliqués dans des accidents de la route puisqu'ils doivent accélérer la cadence pour gagner un salaire décent. Ce n'est pas en travaillant 60 ou 70 heures par semaine pour un salaire qui tourne autour de 40 000 \$ par année qu'on va mettre en place une culture plus sécuritaire sur les routes.

En fait, il s'agit là du noeud du problème. Toute autre initiative de gouvernement fédéral est vouée à l'échec sans une intervention en amont, c'est-à-dire sur les conditions des travailleurs.

Il n'est pas rare que les représentants des Teamsters rencontrent des routiers qui oeuvrent dans l'industrie depuis plus de 30 ans. Trois décennies dans l'industrie du camionnage, c'est beaucoup. Le stress de devoir composer quotidiennement avec des délais de livraison déraisonnables, avec les bouchons de circulation, avec la construction et les détours, avec les conditions climatiques, avec de longues heures de travail et peu de sommeil étant donné des horaires imprévisibles, sont autant de facteurs qui usent prématurément nos routiers et les rendent immanquablement moins vigilants sur les routes.

La pénurie de main-d'oeuvre prévue par le Conference Board du Canada, qui estime que d'ici 2020 il manquera plus de 30 000 camionneurs sur nos routes, est un autre symptôme de l'exaspération des routiers devant leurs conditions de travail.

Il n'est donc pas étonnant de constater que de nombreux routiers quittent leur emploi et que les jeunes recrues ne se précipitent pas pour pourvoir les postes vacants et cette tendance ira en s'amplifiant au cours des prochaines années. Les conséquences pour l'économie canadienne sont nettement plus négatives et le gouvernement fédéral aurait tort de ne pas légiférer pour améliorer les conditions de ces routiers, qu'ils soient syndiqués ou non.

Les moyens d'améliorer le bilan en sécurité routière

On vient donc de constater que l'amélioration des conditions des travailleurs est l'une des clés principales pour améliorer le bilan en sécurité routière. En milieu urbain, d'autres mesures sont nécessaires pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route.

Ainsi, les statistiques démontrent que les personnes âgées sont de plus en plus impliquées dans des accidents de la circulation². Le vieillissement de la population y est sûrement pour quelque chose, mais l'aménagement de nos infrastructures est aussi à revoir.

Ainsi, en aménageant un sanctuaire au milieu d'un boulevard, on permettra aux piétons, notamment aux aînés, de prendre une pause entre deux cycles de feu de circulation. De plus, un prolongement de la durée pour traverser un boulevard serait souhaitable, tout comme une réduction généralisée de la vitesse en milieu urbain. À ce sujet, une recherche d'Ashton (1981) a démontré que la probabilité de décès d'un piéton varie en fonction de la vitesse du véhicule lors de l'impact³.

La plage entre 30 km/h et 50 km/h est celle où la probabilité de décès augmente subitement. Celle-ci passe de 10% quand un véhicule circule à 30 km/h, à 75 % quand il circule à 50 km/h.

Selon certaines études, une diminution de la vitesse moyenne de circulation de 5 km/h permettrait de réduire annuellement de 15 % le nombre d'accidents.

Si chaque conducteur réduisait sa vitesse moyenne, on diminuerait considérablement le nombre de blessures et de décès sur les routes du Québec chaque année :

- 12 décès en moins pour une réduction de 1 km/h
- 60 décès en moins pour une réduction de 5 km/h
- 120 décès en moins pour une réduction de 10 km/h

² Source: Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons, SAAQ - (<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/profil-detaille-statistiques-pietons.pdf>)

³ Source: Bilan routier de la SAAQ 2016 (<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/bilan-routier-2016.pdf>)

Recommandations du syndicat des Teamsters

1. Mettre en place des conditions de travail décentes pour l'ensemble des routiers au pays
2. 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
3. Lancer une campagne de sensibilisation auprès de la population sur la cohabitation avec les véhicules lourds et sur la fatigue au volant
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. Aménager le milieu des boulevards avec des sanctuaires permettant aux piétons plus âgés de pouvoir prendre une pause
10. Augmenter la durée des feux de signalisation
11. Réduire la vitesse dans les rues et les boulevards

Conclusion

Si le gouvernement fédéral n'avaient qu'une seule chose à retenir de ce mémoire, c'est que les camionneurs devraient aussi être au centre de leurs préoccupations afin d'améliorer le bilan routier. Par conséquent, il faut s'assurer qu'ils aient des conditions de travail décentes, des horaires prévisibles et qu'ils puissent prendre suffisamment de repos afin d'optimiser les chances d'améliorer le bilan routier au Québec. De plus, un réaménagement des infrastructures est nécessaires pour protéger les piétons, notamment les personnes âgées, lorsqu'ils franchissent les boulevards.