

**NOTES POUR UNE ALLOCUTION DE
MONSIEUR JEAN COUTURE,
SOUS-MINISTRE ADJOINT
À LA DIRECTION GÉNÉRALE DES POLITIQUES
ET DE LA SÉCURITÉ EN TRANSPORT**

**(L'allocution a été prononcée par
M. Guy Vaillancourt, Directeur du transport routier
des marchandises, au nom de M. Jean Couture)**

**À l'occasion du 12^e Congrès de l'Association des
mandataires en vérification mécanique du Québec**

Mont-Tremblant, le 26 septembre 2003

(La version prononcée prévaut)

Salutations d'usage,

Mesdames, Messieurs,

C'est avec enthousiasme que M. Jean Couture, sous-ministre adjoint au ministère des Transports, a accepté l'invitation de monsieur Joseph Bavota, directeur général de votre association, de vous adresser quelques mots. Cependant, M. Couture ne peut être présent ce matin et j'ai accepté de vous faire cette présentation en son nom.

Ma présence ici me fait d'autant plus plaisir que le thème à l'ordre du jour de votre congrès rejoint directement le sujet de mon intervention de ce matin. En effet, **agir en sécurité routière et en efficacité énergétique** constitue non seulement une obligation professionnelle pour chaque entreprise de transport soucieuse du bien-être de ses chauffeurs et des autres usagers de la route, mais c'est aussi, comme je le démontrerai dans les

prochaines minutes, une solution rentable et gagnante à tout point de vue pour les entreprises.

Je vous tracerai davantage le portrait de l'industrie du camionnage qui représente une part importante du transport par véhicules lourds. Toutefois, les situations décrites peuvent également s'appliquer à l'industrie du transport des personnes.

Importance économique

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais souligner l'importance de l'industrie du camionnage dans le paysage économique québécois.

L'industrie du camionnage, en tenant compte uniquement du transport de marchandises pour compte d'autrui, génère des revenus annuels de l'ordre de 7,5 milliards de dollars.

L'ensemble de la flotte de camions lourds immatriculés au Québec s'établit à tout près de 110 000 véhicules.

Ajoutons à cela qu'entre les années 1992 et 2001, le kilométrage total annuel parcouru par les camions articulés a augmenté de 34%.

Enfin, c'est le camionnage qui assume la part du lion des échanges commerciaux en Amérique du Nord. Ainsi, seulement en ce qui concerne les exportations vers le Nord-Est américain, 75 % des déplacements de marchandise sont effectués par camions.

Fort de la connaissance de ces données, nous pouvons maintenant examiner avec plus d'acuité en quoi la gestion du respect des limites de vitesse se veut une stratégie gagnante pour les entreprises de camionnage.

Table de concertation

Pour ce faire, il est important que je vous mentionne que M. Jean Couture, en tant que sous-ministre adjoint au ministère des Transports, a la chance de siéger à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds à titre de co-président en compagnie de monsieur Romain Girard, président de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour saluer M. Girard qui est présent dans la salle ce matin.

Créé en 1998, par le ministre des Transports, cette table de concertation regroupe les partenaires de l'industrie et des organismes gouvernementaux concernés par la sécurité des véhicules lourds. Elle a pour mandat de proposer et mettre en oeuvre des recommandations visant à améliorer le bilan routier des véhicules lourds.

En 1999, cette table de concertation a déposé un rapport contenant 14 recommandations. Une de ces recommandations visait à combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds. Cette recommandation a conduit à prendre des actions concrètes comme :

- l'accroissement des ressources affectées à la surveillance des autoroutes;
- la tenue d'opérations de surveillance routière ciblant les véhicules lourds;
- la sensibilisation des policiers à l'importance de contrôler davantage la vitesse des véhicules lourds;
- La mise en place d'un projet pilote de signalisation pour indiquer les risques de renversement dans les courbes prononcées.

Le rapport de la Table a également fait ressortir l'importance de la problématique de la vitesse des véhicules lourds, surtout du point de vue de la perception qu'en a la population.

En effet, à chaque fois qu'un véhicule lourd est impliqué dans un accident, les médias rapportent rapidement ces éléments souvent spectaculaires. En ce sens, les quelques accidents marquants qui ont impliqué des véhicules lourds ces dernières années, comme par exemple celui de l'autoroute 10 à l'automne 2002 ou celui de Saint-Michel-de-Bellechasse en 1999, laissent probablement des traces difficiles à effacer dans l'esprit du public.

C'est pourquoi, afin d'approfondir notre connaissance de la problématique de la vitesse des véhicules lourds et avancer des pistes de solution, la Table s'est vue confier, par le ministre des Transports, le mandat en décembre 2002 de produire un rapport en vue d'examiner cette problématique et de formuler des

recommandations qui conduiront à un meilleur respect des limites de vitesse par les conducteurs de véhicules lourds.

Mandat

Sept groupes de travail se sont penchés sur les aspects suivants :

- La situation actuelle en matière de vitesse;
- Les lois et règlements;
- Les technologies de contrôle;
- La surveillance routière;
- L'impact économique;
- Les limites de vitesse différenciées;
- Et les moyens de communication.

1. Situation actuelle en matière de vitesse

- *Vitesse de conception*

Par mesure de sécurité, les routes du Québec sont conçues en utilisant comme base de travail une vitesse de conception

supérieure à la vitesse maximale pouvant être affichée. Des facteurs de sécurité supplémentaires sont également prévus dans les normes de conception pour tenir compte des conditions de conduite défavorables tels les surfaces mouillées, les pneus usés, etc.

- *Vitesse pratiquée*

Le ministère des Transports effectue des relevés à près de 4000 endroits sur le réseau routier afin de connaître les débits de trafic, les types de véhicules qui y circulent, leur poids et la vitesse pratiquée. Les relevés effectués par le ministère des Transports indiquent que les conducteurs de véhicules de promenade ont le pied plus pesant que les conducteurs de véhicules lourds. Ils conduisent plus vite et dérogent plus souvent à la vitesse affichée.

- *Gravité des accidents*

Les camions lourds représentent 2,6 % du parc automobile québécois, mais sont impliqués dans 7 % des accidents corporels et dans 18 % des accidents mortels.

De plus, les accidents mettant en scène les camions lourds causent inévitablement plus de dommages. Cela tient du fait qu'un camion de 50 000 kilogrammes par exemple libère une énergie accumulée 33 fois supérieure à celle d'un véhicule de 1 500 kilogrammes circulant à même vitesse. On comprend l'importance du bon état des freins pour immobiliser des masses aussi importantes.

Des études américaines et canadiennes ont également démontré qu'entre 60 et 80 % des accidents mortels impliquant des véhicules seraient attribuables à des facteurs humains.

2. Encadrement législatif

Au Québec, les limites de vitesse sont fixées en fonction du Code de la sécurité routière. Les limites peuvent être modifiées, si nécessaire, par les gestionnaires de réseau selon des méthodologies reconnues en Amérique du Nord (exemple 85^e percentile, soit la vitesse à laquelle circulent 85 % des usagers).

Le Code de la sécurité routière établit la limite de vitesse à 100 kilomètres/heure sur les autoroutes, à 90 kilomètres/heure sur les chemins pavés, à 70 kilomètres/heure sur les chemins en gravier et à 50 kilomètres/heure sur les routes en milieu urbain.

Les limites de vitesse affichées au Québec sont comparables à celles de l'Ontario. Ailleurs au Canada, la limite est généralement de 100 kilomètres/heure également, bien que sur certaines portions du réseau routier récemment construites en Alberta, au

Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, on accorde le droit de rouler à 110 kilomètres/heure.

3. Mesures techniques de contrôle

De son côté, le groupe qui s'est intéressé aux mesures techniques de contrôle a constaté que la plupart des camions lourds circulant sur nos routes sont munis d'un ordinateur permettant de contrôler électroniquement la vitesse du moteur. Ainsi, en programmant cet ordinateur, les propriétaires de véhicules lourds peuvent s'assurer que leur camion ne dépassera pas la vitesse souhaitée, comme vous le savez, vous les experts en mécanique.

La vitesse peut aussi être contrôlée à partir d'un ordinateur de bord embarqué. Ce type d'équipement permet également la gestion de flottes et de divers aspects de la réglementation. Il

représente un investissement de l'ordre de 1 500 à 5 000 dollars, le tout dépendant des fonctionnalités choisies.

4. Surveillance routière

Par ailleurs, un autre groupe de travail a étudié les éléments de surveillance routière qui sont déployés pour assurer le respect des limites de vitesse.

Les services de police au Québec comptent près de 14 000 policiers, dont quelque 5 000 de ceux-ci appartiennent à la Sûreté du Québec. De ce nombre, 400 sont affectés à la surveillance routière sur les routes.

En 2002, la Sûreté du Québec a émis 14 804 constats aux conducteurs de véhicules lourds. De ce nombre, 56 %, soit 8 285 constats, avaient comme cause la vitesse excessive.

Il faut souligner également la contribution des contrôleurs routiers. Ces derniers, en plus de faire appliquer les lois et règlements qu'ils ont le mandat de faire respecter, participent à des opérations communes avec les agents de la Sûreté du Québec ou avec les services policiers locaux.

L'analyse démontre aussi que dans l'exercice de leurs fonctions, les policiers doivent composer avec la configuration du réseau routier afin de faire respecter les limites de vitesse. Par exemple, dans les courbes, sur les ponts ou dans les zones de chantiers routiers, il est plus difficile pour les policiers d'intervenir sans constituer un danger pour la circulation. Ces contraintes font qu'il est difficile pour les policiers d'accroître le nombre d'interventions.

5. Impact économique du respect des limites de vitesse

D'autre part, les travaux du cinquième groupe de travail vont sûrement attirer votre attention. Celui-ci a en effet abordé l'impact économique du respect de la vitesse par les véhicules lourds. Il s'est penché sur les effets de la vitesse sur le coût d'exploitation, sur les considérations environnementales et sur l'impact d'une variation de la vitesse sur le bilan routier.

Effet de la vitesse sur le coût d'exploitation

Les coûts d'exploitation sont le fruit des dépenses combinées de plusieurs éléments. Le carburant diesel représente par exemple 20 à 25 % des dépenses globales pour un véhicule lourd. L'usure des pneus compte pour 2 à 5 %, les assurances constituent 5 % des dépenses et 10 % des dépenses sont imputables à l'entretien mécanique. À eux seuls, ces quatre éléments représentent 45 % des coûts d'exploitation. Le reste des dépenses est lié aux salaires, avantages sociaux, aux dépenses de bureau, etc.

Carburant diesel : Dans les faits, la consommation annuelle de carburant diesel sur les routes du Québec se chiffre à 3 milliards de litres. De ce total, 1,3 milliard de litres sont consommés par des véhicules lourds circulant sur des routes où la vitesse permise est égale ou supérieure à 90 k/h. Cette consommation totalise des dépenses de 784 millions de dollars, mais ce montant augmente de 10 % lorsque la vitesse varie de 90 à 100 kilomètres/heure.

Si l'on faisait respecter davantage les limites de vitesse actuelles, on estime qu'il serait possible d'économiser plus de 47 millions de dollars seulement en matière de coûts de carburant.

À titre d'exemple, une augmentation de la vitesse de 10 kilomètres/heure pour un seul tracteur semi-remorque qui parcourt 100 000 kilomètres annuellement engendre des coûts

annuels supplémentaires d'environ 1 800 dollars par an. Si la vitesse de ce véhicule augmente de 20 kilomètres/heures, les coûts annuels supplémentaires grimpent alors de 4 000 dollars. Et si on appuie davantage sur l'accélérateur au point d'augmenter la vitesse de 30 kilomètres/heures, cela se traduit par des dépenses excédentaires de 8 000 dollars.

La preuve en est faite : réduire la vitesse des camions lourds, c'est non seulement un choix sécuritaire, mais c'est aussi une initiative rentable!

Pneus : Et ce n'est pas tout. Il faut également tenir compte des pneus dans ce calcul des économies à réaliser. Leur usure prématurée quand le véhicule roule à vive allure a un impact budgétaire quantifiable. En effet, on sait qu'une hausse de 90 à 100 kilomètres/heure de la vitesse des poids lourds engendrera des dépenses supplémentaires de 23 millions de dollars pour

l'industrie du camionnage. Individuellement, le propriétaire d'un tracteur avec semi-remorque pourra économiser environ 500 dollars annuellement, s'il respecte les limites de vitesse.

Assurances : Au chapitre des assurances, il est difficile de préciser quelle portion du coût des primes d'assurance est directement liée à l'instauration d'une politique de respect des limites de vitesse par une entreprise.

Toutefois, il est certain qu'une entreprise qui se dote d'une telle politique se retrouve en position de force auprès des assureurs pour négocier ses primes. Elle agit directement sur la diminution des risques d'accident, ce qui devrait avoir une incidence sur la prime d'assurance.

Entretien mécanique : La vitesse n'a, par ailleurs, pas beaucoup d'influence sur les coûts d'entretien. C'est plutôt la

façon de conduire qui peut davantage influencer cet aspect. Toutefois, en raison des freinages plus prononcés que cela entraîne, l'augmentation de la vitesse pratiquée peut avoir une incidence sur la durée de vie des freins qui sont alors mis à rude épreuve.

D'ailleurs, vous êtes très bien placés pour reconnaître l'importance primordiale qu'a le bon état des freins dans la sécurité routière pour les véhicules lourds.

Considérations environnementales

L'importance de la réduction de la vitesse se fait sentir sur le plan environnemental. Une analyse effectuée à partir de la vitesse observée sur les routes du Québec permet d'établir que le respect des limites de vitesse par les véhicules lourds entraînerait un gain environnemental de l'ordre de 35,5 millions de dollars.

C'est non seulement dans nos poches de contribuables que l'avantage se ferait sentir, mais aussi dans nos poumons, car la réduction notable des émissions de gaz tels : les oxydes d'azote, les dioxydes de carbone et les hydrocarbures, ferait certainement effet sur les épisodes de smog et les cas de maladies pulmonaires qui sont de plus en plus fréquents.

Du même coup, nous pourrions plus facilement atteindre les objectifs fixés en vertu du Protocole de Kyoto.

Impact sur le bilan routier

D'autre part, des études américaines ont démontré qu'une simple diminution de 5 kilomètres/heure de la vitesse moyenne fait toute une différence au chapitre du bilan routier.

En terme de statistiques, cela se traduit par une diminution de 17 % des décès, de 13 % des blessés graves et de 9 % des blessés légers.

Ajoutons que dans ces mêmes conditions, on pourrait économiser environ 9 millions de dollars par année en indemnisations versées aux victimes d'un accident impliquant des véhicules lourds.

Pour illustrer de façon concrète l'effet de la vitesse sur les risques d'accident, voici une simulation animée réalisée à l'aide d'un logiciel développé par l'Université du Québec à Rimouski, pour le ministère des Transports, qui démontre les conséquences d'une augmentation de 5 kilomètres/heure de la vitesse d'un tracteur semi-remorque qui négocie une courbe. Il est important de souligner que cette simulation vise à démontrer l'influence de la vitesse sur la stabilité d'un véhicule lourd.

- Un premier passage de cette courbe à 90 kilomètres/heures : le passage est réussi.
- La même courbe à 95 kilomètres/heures, voyez vous-même le résultat.

En plus de la vitesse, plusieurs facteurs peuvent aussi contribuer au renversement d'un véhicule lourd (type de chargement, hauteur du centre de gravité, arrimage déficient, le rayon de courbure, etc.).

6. Limites de vitesse différenciées

Dans un autre ordre d'idées, un sixième groupe de travail s'est penché sur l'analyse des limites de vitesse différenciées. Cette initiative, qui consiste à établir une limite de vitesse pour les voitures et une autre, plus basse, pour les camions lourds, a été adoptée dans certains pays d'Europe, en Australie et dans quelques États de l'Ouest américain. Jusqu'ici, aucune province et

aucun État du Nord-Est américain n'a mis ce système en application.

L'analyse de l'application d'une limite de vitesse différenciée pour les camions dans certaines administrations à l'extérieur du Québec n'a pas démontré une amélioration du bilan routier.

Actuellement, aucune recherche européenne ne s'est penchée précisément sur l'impact de la limitation de vitesse des camions sur le comportement des conducteurs ou sur le bilan routier.

À plusieurs reprises les médias et les citoyens ont soutenu qu'il serait avantageux d'adopter au Québec des limites de vitesse différenciées pour les véhicules lourds.

Pour des raisons de sécurité, la configuration actuelle du réseau routier québécois se prête difficilement à l'adoption d'une vitesse

différenciée pour les camions. Sur une autoroute à deux voies dans la même direction, une limite de vitesse différenciée aurait pour conséquence de regrouper sur la voie de droite l'ensemble des véhicules lourds circulant plus lentement et sur la voie de gauche l'ensemble des autres véhicules circulant plus rapidement.

7. Actions en matière de communications

Enfin, le dernier groupe de travail mandaté pour étudier un aspect du respect des limites de vitesse a porté son attention sur les perspectives d'action en matière de communications.

On se rappellera qu'au cours des dernières années, le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et différentes associations ont collaboré à plusieurs campagnes de communications sur le partage de la route entre les camionneurs et les autres usagers. Qui ne se souvient pas, entre autres, des

panneaux affichant les slogans « La route, ça se partage » ou « Les angles morts, voyez-y! ».

Cependant, la majorité des efforts de sensibilisation en matière de réduction de la vitesse ont porté sur l'ensemble des usagers de la route. Les membres de la Table de concertation ont convenu que les prochaines activités d'information et de sensibilisation devraient mettre en évidence les avantages liés au respect des limites de vitesse ainsi que les risques associés à la vitesse excessive.

Conclusion

En conclusion, cette étude a démontré que la vitesse des véhicules lourds a des effets économiques importants pour la société, les entreprises de transport, les expéditeurs ainsi que les conducteurs de véhicules lourds. Une diminution de la vitesse pratiquée permet des économies considérables à l'égard des frais

d'exploitation des véhicules lourds, notamment dans le cas du carburant. Une baisse quant à la consommation de carburant a pour effet également de réduire la quantité de polluants émis dans l'atmosphère. On doit ajouter les bénéfices liés à l'augmentation de la durée des pneus, à la diminution du risque d'accident qui devrait se refléter par une baisse du coût d'assurance et de l'entretien mécanique des véhicules.

Des gains sont donc réalisés tant au chapitre de la sécurité, que de l'économie. Toutes les entreprises sont à la recherche constante d'une meilleure productivité. Or, la preuve est faite que la gestion du respect des limites de vitesse est une stratégie gagnante et rentable pour les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Je peux vous dire que tous les membres de la Table de concertation sont prêts à faire leur part pour assurer un plus grand respect des limites de vitesse.

Merci de votre attention!