



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 14812

TRANSPORTS CANADA

**ÉTUDE DE CAS ET EXAMEN DE
L'INDUSTRIE DES LIMITEURS DE VITESSE**

Rapport final

avril 2008

Préparé par Knowles Canada

TC-1002772



Canada 

Avertissement

Le présent rapport reflète les opinions des auteurs, qui ne sont pas nécessairement celles de Transports Canada.



RÉSUMÉ

Le présent rapport donne un aperçu des trois principaux groupes qui représentent l'industrie des transporteurs au Canada et de leur position respective concernant les limiteurs de vitesse obligatoires. Ces renseignements généraux permettent d'établir le cadre d'une brève étude de cas qui a pour objet d'évaluer les avantages, l'efficacité et les difficultés de la mise en œuvre des limiteurs de vitesse obligatoires dans les camions commerciaux au Canada.

Aperçu du secteur

Les recherches préliminaires ont révélé que les membres des trois secteurs du camionnage, tels qu'ils sont représentés par leurs associations respectives, ont des opinions plutôt divergentes en ce qui concerne les limiteurs de vitesse obligatoires. L'Alliance canadienne du camionnage (ACC), qui représente les transporteurs pour compte d'autrui et a été la première association à proposer la notion de limiteur de vitesse obligatoire dans les camions, continue de promouvoir sa position initiale et plaide activement en faveur d'une loi nationale qui rendrait obligatoire les limiteurs de vitesse dans tous les camions exploités au Canada. À l'autre extrémité de l'échelle, l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC) s'oppose fermement à l'obligation d'équiper les camions de limiteurs de vitesse et s'élève contre tout règlement provincial ou national qui irait dans ce sens. Quant au troisième groupe, à savoir l'Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE), il continue de se dresser contre la notion de limiteur de vitesse obligatoire dans les camions, mais il attend de voir l'évolution des attitudes et veut connaître les résultats de l'analyse qu'effectue Transports Canada à ce sujet (c.-à-d. la présente étude et d'autres études en cours actuellement).

Études de cas

Les études de cas ont montré que l'utilisation des limiteurs de vitesse font maintenant partie des « mœurs » de nombreux transporteurs. Un certain nombre de personnes que nous avons interrogées dans les entreprises de transport ont indiqué que les limiteurs de vitesse sont utilisés depuis 20 ans; soit depuis plus longtemps que leur présence au sein de l'entreprise. Nos recherches ont révélé que cette situation n'est pas unique et, selon des estimations, plus de 60 p. 100 des transporteurs ont adopté des stratégies en matière de limiteur de vitesse, dont bon nombre depuis plus de dix ans.

D'après l'étude de cas, deux transporteurs ont affirmé que leurs stratégies en matière de limiteur de vitesse ont initialement été mises en place pour améliorer l'efficacité de leur entreprise en réduisant les coûts d'exploitation (carburant et entretien) et les risques éventuels d'accident, ce qui, tour à tour, les rendrait plus concurrentiels dans leur industrie. Malheureusement, nous n'avons pas pu chiffrer ces améliorations, puisque ni l'un ni l'autre des transporteurs n'ont pu fournir de données sur les coûts antérieurs à l'installation des limiteurs de vitesse. En outre, les deux transporteurs ont déclaré que les infractions liées à la vitesse étaient peu fréquentes et les conducteurs interrogés étaient d'avis que les mesures de contrôle de la vitesse n'avaient pas suscité un grand intérêt sur les plans de l'exploitation et de la sécurité. L'étude de cas a également montré qu'aucun des deux transporteurs ne semblait souffrir d'un quelconque désavantage sur le marché par rapport à leurs concurrents, en raison de leurs stratégies en matière de limiteur de vitesse, et qu'en fait, ils pouvaient même jouir d'un avantage lié au maintien de l'effectif et à la satisfaction professionnelle des conducteurs.

Principales conclusions

Trois grandes conclusions se dégagent de notre examen des données existantes sur les limiteurs de vitesse :

1. Les économies de carburant liées aux limiteurs de vitesse peuvent être importantes et pourraient s'élever jusqu'à 250 millions de dollars par an pour l'industrie des transporteurs au Canada. Ces économies sont le principal facteur qui pousse la plupart des transporteurs à mettre en œuvre des stratégies en matière de limiteur de vitesse.
2. Les avantages pour l'environnement sont également importants et pourraient se traduire par une réduction éventuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'ordre de 0,6 mégatonne par an. Les questions environnementales constituent probablement le principal élément moteur qui amène certaines provinces (Québec et Ontario) à appliquer des règlements relatifs au limiteur de vitesse.
3. De nombreux transporteurs reconnaissent l'intérêt d'une stratégie et d'un programme efficaces en matière de limiteur de vitesse, dont la mise en œuvre constitue une bonne décision d'affaires et procure au transporteur

un avantage concurrentiel. Nombre d'entre eux ont déjà réalisé des économies d'entretien, de carburant et de coûts d'exploitation, et commencent à reconnaître les avantages de tels programmes pour l'environnement, sans compter que ces derniers contribuent à réduire le nombre d'accidents.

Ensemble, ces trois conclusions indiquent que les limiteurs de vitesse obligatoires procurent des avantages considérables à l'industrie, au gouvernement et au grand public.



TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	1
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE - APERÇU DES INTERVENANTS	6
1. L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AU CANADA - APERÇU DU SECTEUR ...	7
2. ASSOCIATIONS CANADIENNES DU SECTEUR DU CAMIONNAGE	11
3. POSITIONS DU SECTEUR DU CAMIONNAGE SUR LES LIMITEURS DE VITESSE OBLIGATOIRES	16
CONCLUSION (première partie)	23
DEUXIÈME PARTIE - ÉTUDES DE CAS	26
1. Introduction	26
2. Méthodologie	26
3. Profil du parc de camions	27
4. Utilisation des limiteurs de vitesse	29
5. Données sur les déplacements.....	34
6. Consommation de carburant.....	35
7. Entretien et réparation	37
8. Conducteur	39
9. Sécurité.....	41
10. Concurrence sur le marché.....	44
CONCLUSION (deuxième partie)	45
ANNEXE B – CONSOMMATION DE CARBURANT	48
ANNEXE C – COÛTS D'ENTRETIEN	51
ANNEXE D – DONNÉES SUR LES INFRACTIONS	53
ANNEXE E – DONNÉES SUR LES ACCIDENTS	55
CONCLUSION	59

INTRODUCTION

Le Groupe Transporteurs routiers de Transports Canada s'est assuré les services de Knowles Canada pour mener la recherche sur la notion des limiteurs de vitesse obligatoires dans les camions. Cette phase du projet comportait la communication de renseignements généraux et contextuels sur les points de vue associés aux trois principaux secteurs du camionnage, à savoir les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés et les propriétaires-exploitants. La deuxième phase consistait en une étude de cas sur les effets des limiteurs de vitesse, d'après l'expérience des transporteurs qui les utilisent. La société Synectics Transportation Consultants Inc. (Synectics) a été chargée d'effectuer l'étude de cas à titre de sous-expert-conseil de Knowles Canada.

L'étude de cas a pour objet d'évaluer les avantages, l'efficacité et les difficultés de mise en place de limiteurs de vitesse dans les camions commerciaux de poids nominal brut de 11 000 kg ou plus au Canada. L'évaluation a porté sur des transporteurs qui utilisent déjà des limiteurs de vitesse. Selon le plan initial, des représentants de chacun des trois secteurs (transporteurs pour compte d'autrui, propriétaires-exploitants et transporteurs privés) devaient participer à l'étude, mais l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC) n'a pas été en mesure de fournir un transporteur représentatif à l'intérieur du délai de l'étude.

La question de l'installation obligatoire des limiteurs de vitesse dans tous les camions lourds est complexe et donne lieu à de nombreuses considérations de même qu'à des positions divergentes. Bien qu'il demeure important d'évaluer les effets éventuels des limiteurs de vitesse obligatoires sur le plan de l'économie, de l'environnement et de la sécurité routière, il est tout aussi important d'intégrer l'expérience concrète de ceux qui conduisent actuellement des camions dont la vitesse est limitée.

Compte tenu de ces éléments, le présent exercice a pour objet de fournir des renseignements concrets sur l'expérience des limiteurs de vitesse dans l'industrie canadienne du camionnage. Ces renseignements porteront sur les avantages, les préoccupations, les effets sur l'exploitation, les questions de mise

en œuvre et tout autre information utile aux ministres des Transports qui étudient les limiteurs de vitesse dans tout le Canada.

À titre d'information générale, un limiteur de vitesse est une microprocesseur installée dans le module de gestion du moteur du camion, qui permet de programmer ou de limiter la vitesse maximale du moteur du camion. Presque tous les camions construits depuis 1995 sont équipés de cette technologie. Le mécanisme doit être actionné et peut être programmé à différentes vitesses. La mise en marche et la programmation¹ relèvent habituellement d'un technicien qualifié et, en général, le mécanisme est difficile à trafiquer. De plus amples renseignements sur le mécanisme se trouvent dans la deuxième partie.

PREMIÈRE PARTIE - APERÇU DES INTERVENANTS

Dans le cadre de notre recherche, on nous a demandé de fournir des renseignements sur les trois principaux secteurs du camionnage (propriétaires-exploitants, transporteurs privés et transporteurs pour compte d'autrui) au Canada, un aperçu des trois associations qui représentent chacun de ces secteurs (APRAC, ACCE, ACC) et une idée de leur position respective par rapport aux limiteurs de vitesse obligatoires. Cet exercice a pour objet de communiquer des renseignements généraux et contextuels qui aideront le lecteur à comprendre et à apprécier la position de chaque groupe.

Les renseignements ont été recueillis à partir des quatre sources suivantes :

Sites Web – Chaque association possède un site Web qui contient une multitude de renseignements sur l'organisation même et sur ses positions à l'égard de différentes questions. Chacun de ces sites Web renferme plusieurs rapports et autres documents qui traitent de questions pertinentes pour l'association et ses membres.

¹ À l'heure actuelle, les limiteurs de vitesse ne peuvent être programmés qu'à une seule vitesse. Toutefois, il existe une nouvelle technologie, appelée *adaptation intelligente de la vitesse* : le mécanisme est relié à un GPS et à un système cartographique qui détectent la vitesse maximale locale et transmettent l'information au limiteur de vitesse, qui s'ajuste alors à cette vitesse.

Internet – La question des limiteurs de vitesse suscite un intérêt assez vif en Amérique du Nord, et d'innombrables rapports, articles, documents de recherche et carnets Web portent sur ce sujet.

Documents de recherche – Il existe plusieurs documents de recherche traitant des limiteurs de vitesse.

Discussion avec des responsables des associations – Les consultants se sont entretenus à divers degrés avec un responsable de chaque association. La plus grande partie de la recherche s'est faite avant ces discussions, qui ont servi à confirmer et à développer les résultats de recherche. Toutes les associations de l'industrie ont reçu des ébauches et ont été invitées à formuler des observations.

1. L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AU CANADA - APERÇU DU SECTEUR

L'industrie du camionnage au Canada est un secteur important et en pleine croissance, dont la valeur annuelle pour 2003² ³ est estimée à près de 55 milliards de dollars. Elle est représentée par trois grandes catégories de transporteurs⁴. Bien que ces catégories soient relativement distinctes, elles se recoupent considérablement. En ce qui concerne le nombre de camions, plus de 75 p. 100 des poids lourds se retrouvent dans trois provinces, soit l'Ontario (37 p. 100), l'Alberta (25 p. 100) et le Québec (13,5 p. 100).⁵

Les trois grandes catégories sont :

Transporteurs pour compte d'autrui – Ce secteur, comme son nom l'indique, représente les tiers qui transportent des marchandises contre rémunération, et est composé d'un échantillon représentatif de petits, moyens, grands et très grands transporteurs, dont certains possèdent jusqu'à 2 000 et même 3 000 tracteurs et autant de remorques. Par rapport à la valeur totale de

² Les montants en dollars pour l'industrie sont tirés du site Web *Transporteurs par segment* de Transports Canada.

³ Le montant de 55 milliards de dollars ne comprend pas le segment des propriétaires-exploitants, mais comprend celui des messageries, qui représente à peine un peu plus de 10 p. 100 du total.

⁴ Il existe aussi de nombreuses autres catégories (par ex., camions de ferme, camions gouvernementaux, de même qu'un vaste éventail d'autres véhicules utilitaires et de service), mais elles n'ont pas été prises en compte dans le cadre de la présente étude.

⁵ Données tirées du site Web de l'Alliance canadienne du camionnage.

l'industrie du camionnage, qui s'élève à 55 milliards de dollars, celle du secteur des transporteurs pour compte d'autrui atteint quelque 24 milliards de dollars⁶.

Le service offert par les transporteurs pour compte d'autrui comprend le véhicule tracteur, le conducteur et peut également comprendre la remorque. Plus de 10 000 entreprises de transport pour compte d'autrui sont présentes au Canada. Ce secteur compte pour environ 30 p. 100⁷ du marché national et employait 109 284 conducteurs⁸ en 2005. Kriska Holdings Ltd., Schneider International Transport, MacKinnon Transport, Transport Robert et McMillan Transport sont quelques exemples de transporteurs pour compte d'autrui.

Transporteurs privés – Les transporteurs privés sont des entreprises qui entretiennent un parc de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises. Ils s'occupent généralement de transport privé parce qu'ils doivent contrôler les services de livraison des marchandises et des produits. Le parc privé d'une entreprise fait partie intégrante de son système de distribution, et lui assure un soutien logistique. La conduite des véhicules peut être confiée à des conducteurs spécialement affectés par l'entreprise, à des conducteurs dont les services sont loués ou à des propriétaires-exploitants. De nombreux transporteurs privés détiennent également une licence qui leur permet de transporter des marchandises pour des tiers, d'une façon analogue aux transporteurs pour compte d'autrui.

Parmi les trois secteurs, le transport privé est le plus important. On compte environ 10 000 transporteurs privés actifs au Canada. Ce chiffre est quelque peu faussé par le fait que ce secteur comprend les véhicules que possèdent et exploitent des entreprises aussi différentes que des boulangeries et des fleuristes en passant par certains des plus grands fabricants au pays. Un peu plus de 50 p. 100⁹ des camions lourds sur la route proviennent de ce secteur, qui réalise 25 des 55 milliards de dollars qu'enregistre l'ensemble de l'industrie¹⁰. Par contre, le transport privé ne représente que 35 p. 100 des kilomètres parcourus, parce que dans ce secteur, les chargements sont plus petits et

⁶ *Ibid.*

⁷ Selon les estimations, il y a à peu près 615 000 camions au Canada, et 185 000 d'entre eux font partie du segment des transporteurs pour compte d'autrui.

⁸ Statistique Canada, Recensement de 2005.

⁹ Selon les estimations, il y a à peu près 615 000 camions au Canada, et 340 000 d'entre eux appartiennent aux transporteurs privés.

¹⁰ Les montants en dollars pour l'industrie sont tirés du site *Web Transporteurs par segment – 2003* de Transports Canada et ne tiennent pas compte des propriétaires-exploitants.

généralement transportés sur une distance plus courte. Les Brasseries Molson, Kraft Canada, Praxair Canada et Logistique HBC sont quelques exemples de transporteurs privés.

Propriétaires-exploitants – Le secteur des propriétaires-exploitants est un peu différent des deux autres secteurs, et certains prétendent qu'il ne constitue pas un secteur en soi, mais plutôt un sous-secteur des deux premiers. Il est principalement composé de travailleurs autonomes qui possèdent un ou plus d'un tracteur et qui offrent en sous-traitance leurs services de conduite. Ces travailleurs peuvent offrir à un client un service de transport sur une base ponctuelle ou permanente. En règle générale, ils fournissent un tracteur et un conducteur et ils tirent une remorque qui appartient au client et qui a été chargée par celui-ci. Dans certains cas, le client peut être un transporteur privé ou un transporteur pour compte d'autrui qui a besoin d'un conducteur additionnel. Les propriétaires-exploitants pallient les manques de l'industrie, que les deux autres secteurs n'arrivent pas à combler, et constituent donc un élément important de l'industrie du camionnage, qui a grand besoin de ce secteur et des services qu'il assure.

Dans l'industrie, le secteur des propriétaires-exploitants est le plus difficile à définir et à mesurer. Il existe peu de données sur ce groupe au Canada¹¹ et celles que l'on trouve sont quelque peu ambiguës, à cause de la grande variété de statuts pour les propriétaires-exploitants¹². À l'heure actuelle, le Canada compte environ 36 000 propriétaires-exploitants, qui représentent à peu près 15 p. 100¹³ du marché national. En 2005, ce secteur employait 78 500 conducteurs¹⁴. Le diagramme ci-dessous, même s'il n'est pas des plus récents, indique où se trouvent les propriétaires-exploitants au Canada.

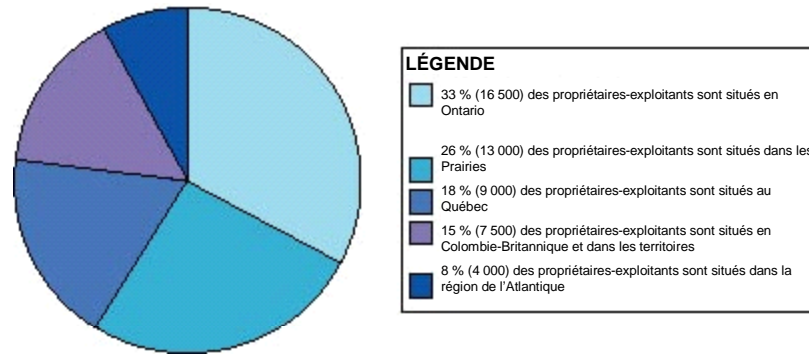
¹¹ Statistique Canada a cessé de recueillir des données sur les propriétaires-exploitants en raison notamment de l'absence d'une définition précise de ce groupe.

¹² Par exemple, des propriétaires-exploitants à temps partiel et des propriétaires-exploitants qui sont employés à temps plein par des transporteurs privés ou des transporteurs pour compte d'autrui.

¹³ Selon les estimations, il y a à peu près 615 000 camions au Canada, et 90 000 d'entre eux appartiennent aux propriétaires-exploitants.

¹⁴ Statistique Canada, Recensement de 2005.

Population de propriétaires-exploitants par région en 1999
50 000 propriétaires-exploitants interrogés



Source : site Web de l'APRAC; source originale : Enquête annuelle sur les petits transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui et les chauffeurs contractants

2. ASSOCIATIONS CANADIENNES DU SECTEUR DU CAMIONNAGE

Comme il a été mentionné précédemment, l'industrie canadienne du camionnage est principalement composée de trois grands secteurs : les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés et les propriétaires-exploitants. Chaque secteur est représenté par une association, qui défend les intérêts du secteur et de ses membres. Ces associations sont :

- Alliance canadienne du camionnage (ACC), pour les transporteurs pour compte d'autrui;
- Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE), pour les transporteurs privés;
- Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC), pour les propriétaires-exploitants.

Il est à noter qu'il existe plusieurs transporteurs au Canada qui sont membres de plus d'une association, ce qui illustre le fait que les services offerts par les différents secteurs se recoupent considérablement. Par exemple, un transporteur privé peut fournir des services pour compte d'autrui à un tiers et utiliser les services d'un propriétaire-exploitant pour combler un manque de conducteurs ou de tracteurs.

Dans les pages qui suivent, on trouve un bref aperçu des différentes associations, notamment des renseignements sur leur taille, leur rôle principal, de même que les intérêts et domaines d'intérêt propres au secteur qu'elles représentent.

Alliance canadienne du camionnage (ACC)

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est la voix nationale de l'industrie du camionnage au Canada. Elle représente le point de vue de l'industrie sur les lois, politiques et règlements nationaux et internationaux qui touchent le camionnage. L'ACC définit son rôle comme un « élément moteur de l'évolution de l'industrie, de la défense de ses intérêts et de l'amélioration du climat des affaires pour les entreprises de camionnage »¹⁵ [traduction]. La promotion de la

¹⁵ Citation tirée du site Web de l'ACC, dont l'adresse est www.cantruck.com.

sécurité et de politiques écologiques qui profitent à tous les Canadiens constitue une autre activité importante de l'ACC.

L'ACC est une fédération qui regroupe sept (7) associations provinciales de camionnage situées à Vancouver (C.-B.), Calgary (Alb.), Regina (Sask.), Winnipeg (Man.), Toronto (Ont.), Montréal (Qc) et Moncton (N.-B.).

Le site Web de l'ACC indique que l'Alliance représente un vaste échantillon représentatif de l'industrie du camionnage, formé d'environ 4 500 transporteurs, propriétaires-exploitants et fournisseurs. La taille des parcs varie de 1 ou 2 véhicules à 2 000 ou 3 000. Le nombre exact de transporteurs pour compte d'autrui présents au Canada est d'environ 10 000¹⁶.

Une des caractéristiques particulières du secteur des transporteurs pour compte d'autrui, par rapport au secteur des transporteurs privés, est que les entreprises canadiennes de camionnage pour compte d'autrui transportent plus de 80 p. 100 du tonnage total à l'intérieur des provinces, mais ne représentent que 30 p. 100 des camions sur la route. En comparaison, les transporteurs privés, qui constituent à peu près 55 p. 100 des camions sur la route, ont tendance à se déplacer sur de plus courtes distances, à transporter des chargements moins lourds et à exploiter de plus petits camions.

Comme c'est le cas pour l'association des autres secteurs, un certain nombre de transporteurs membres de l'ACC sont également membres de l'ACCE.

En général, l'ACC est considérée comme étant le groupe de pression de l'industrie du camionnage le plus notablement actif et peut-être le plus puissant parmi les trois grandes associations. Fervent défenseur des camionneurs, l'ACC prend part à plusieurs initiatives visant à faire évoluer l'industrie, et reçoit régulièrement l'attention des médias pour ce qui est des questions de camionnage d'intérêt public.

M. David Bradley est le directeur général de l'ACC, dont les bureaux se trouvent au 324, rue Somerset ouest, Ottawa (Ontario) K2P 0J9 (téléphone : 613-236-9426; site Web : www.cantruck.ca).

Affiliations

¹⁶ Transports Canada, *Allons de l'avant*, 2007.

L'ACC est un organisme national qui fédère les associations provinciales de camionnage. Elle est également affiliée à son homologue américaine, la American Trucking Association (ATA - www.truckline.com).

Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE)

L'Association canadienne du camionnage d'entreprise existe depuis 1977. Son site Web indique que l'ACCE est la seule association canadienne se consacrant aux intérêts des transporteurs privés. L'ACCE organise des forums au cours desquels les transporteurs et les intervenants de l'industrie peuvent échanger leurs idées et régler des problèmes. Elle représente les opinions de ses membres auprès des gouvernements et défend les droits et intérêts de ses membres.

Tel qu'il a été mentionné plus haut, le secteur des transporteurs privés est le plus important parmi les trois principaux secteurs, et représente environ 55 p. 100 des camions lourds sur la route. Le site Web de l'ACCE annonce que les dépenses liées à l'exploitation de ce parc de véhicules dépassent les 19 milliards de dollars par an.

La taille des parcs va du très petit parc (aussi peu que un véhicule) de petites entreprises, comme les boulangeries ou les fleuristes, au très grand parc de sociétés interprovinciales et internationales. Nombre des exploitants de petits parcs ne déclarent pas séparément les activités liées à leur parc de véhicules aux fins de l'impôt ou de l'établissement de rapports, ce qui rend impossible l'estimation du nombre de camions privés au Canada. Selon l'étude *Allons de l'avant*, publiée en 2007 par Transports Canada, le nombre de transporteurs privés au Canada excéderait 10 000. L'ACCE nous a informé que sa base de données contient de l'information sur environ 6 000 parcs privés.

Comme dans le cas de l'association des autres secteurs, un certain nombre de transporteurs membres de l'ACCE sont également membres de l'ACC ou de ses affiliés, et certains peuvent aussi être membres de l'APRAC.

M. Bruce Richards est le président de l'ACCE, dont les bureaux se trouvent au 1155 North Service Road West, bureau 11, Oakville (Ontario) L6M 3E3 (téléphone : 905-827-0587; site Web : www.pmtc.ca).

Affiliations

L'ACCE est une association nationale autonome qui entretient des relations de travail non officielle avec son homologue nord-américain, le National Private Truck Council (www.nptc.org).

Association professionnelle des routiers autonomes du Canada (APRAC)

L'APRAC a été fondée en septembre 2002. Elle décrit son objectif comme étant l'amélioration du climat des affaires pour les propriétaires-exploitants à l'aide de formation, d'activités de sensibilisation et de relations publiques¹⁷. Elle a pour mission d'accroître les chances de réussite des propriétaires-exploitants et des conducteurs professionnels canadiens.

L'APRAC est un organisme représenté par un conseil d'administration formé de sept membres, qui ont tous des liens avec le secteur des propriétaires-exploitants et sont tous intéressés par le succès de ces derniers. L'APRAC joue un rôle actif dans le processus législatif, aux niveaux tant fédéral que provincial, et participe aux discussions sur les questions qui touchent tous les camionneurs professionnels. L'Association se considère comme un ardent défenseur de l'esprit d'entreprise et se décrit comme le plus puissant allié des propriétaires-exploitants.

Le secteur des propriétaires-exploitants représente environ 15 p. 100 du marché du transport de longue distance au Canada. La majorité des propriétaires-exploitants constituent à eux seuls une entreprise, mais il existe aussi parfois des associations de propriétaires-exploitants qui comptent autant que 5 ou 10 conducteurs et le même nombre de tracteurs.

Il a été très difficile de déterminer le nombre de propriétaires-exploitants. Selon les estimations de l'Enquête sur la population active de 1998 de Statistique Canada, il y avait cette année-là environ 50 000 camionneurs autonomes ou propriétaires-exploitants sur la route. Ce nombre est passé à 78 500 en 2005. L'étude *Allons de l'avant*, publiée en 2007 par Transports Canada, avance le chiffre de 36 000. Une partie de la difficulté vient de la définition imprécise du terme « propriétaire-exploitant » et du fait que nombre d'entre eux travaillent à temps partiel, ce qui rend souvent difficile l'obtention d'un compte exact. En

¹⁷ Source : site Web de l'APRAC, voir la page *About OBAC*.

général, le secteur des propriétaires-exploitants représente à peu près de 20 à 22 p. 100 des camionneurs au Canada et 15 p. 100 des camions sur la route.

M^{me} Joanne Ritchie est la directrice générale de l'APRAC, dont les bureaux se trouvent au 275, rue Slater, bureau 900, Ottawa (Ontario) K1P 5H9 (téléphone : 613-237-6222; site Web : www.obac.ca).

Affiliations

L'APRAC est une association nationale qui est directement affiliée à son homologue américaine, la Owner-Operators Independent Driver's Association (OOIDA - www.ooida.com).

3. POSITIONS DU SECTEUR DU CAMIONNAGE SUR LES LIMITEURS DE VITESSE OBLIGATOIRES

Les trois associations de l'industrie défendent des positions différentes sur la question des limiteurs de vitesse obligatoires.

- L'ACC est tout à fait en faveur des limiteurs de vitesse obligatoires. C'est elle qui a initialement recommandé la mise en place de ces dispositifs et qui a élaboré une stratégie nationale sur l'utilisation obligatoire des limiteurs de vitesse dans tout le Canada.
- L'APRAC se situe à l'autre extrémité de l'échelle. Elle s'est fermement opposée à l'utilisation obligatoire des limiteurs de vitesse et a publié un rapport contenant les commentaires de l'APRAC en réponse à l'appel de commentaires lancé par le ministère des Transports au sujet de la proposition de l'OTA – Ontario Trucking Association – de rendre obligatoire les limiteurs de vitesse dans les camions lourds (*Comments of the OBAC in Response to the Ministry of Transportation's Request for Comments on the OTA Proposal to Mandate Speed-Limiters for Heavy Trucks*).
- L'ACCE croit que l'utilisation ou non des limiteurs de vitesse est une décision d'affaire et aimerait plus de renseignements sur les coûts et avantages de ces dispositifs avant d'arrêter sa position.

Dans le but de mieux expliquer les différents points de vue, les renseignements ci-dessous résumant les principaux arguments de chaque association. Il est à noter que notre but n'est pas d'évaluer ou de juger les différents points de vue de l'industrie, mais bien de présenter les opinions de chaque partie de façon honnête et impartiale.

Comme l'ACC a initialement recommandé de rendre obligatoire les limiteurs de vitesse, il serait probablement judicieux de commencer l'examen des différents points de vue par la position de cette association.

Point de vue de l'ACC sur les limiteurs de vitesse obligatoires

L'ACC et son homologue provinciale, l'OTA, ont soulevé la notion des limiteurs de vitesse obligatoires pour la première fois en décembre 2005. Dans un

communiqué complet émis le 2 mars 2006, l'ACC a annoncé qu'elle appuyait la politique nationale rendant obligatoires les limiteurs de vitesse dans tous les camions lourds¹⁸. Le communiqué invitait tous les gouvernements provinciaux à adopter une loi qui rendrait obligatoire l'actionnement des limiteurs de vitesse dans tous les camions qui circulent sur leur territoire, y entrent ou en sortent, et qui limiterait la vitesse des camions à 105 km/h.

La position de l'ACC est résumée dans une déclaration de principe intitulée *Policy Statement on Speed Limitation and Lane Discipline*. Le document se trouve sur le site Web de l'Alliance (www.cantruck.com).

Le principal argument de l'ACC en faveur des limiteurs de vitesse obligatoires repose sur les économies de carburant, la protection de l'environnement et la sécurité routière. Le communiqué mentionne les avantages suivants :

Économies de carburant – Selon les estimations de l'ACC, les limiteurs de vitesse permettraient de réaliser des économies de carburant de l'ordre de 4 à 5 p. 100, soit jusqu'à 10 500 litres de carburant diesel par an pour un tracteur ordinaire muni d'une remorque, parcourant environ 125 000 km par an en moyenne. L'ACC a estimé que cette consommation amoindrie se traduirait par des économies annuelles de quelque 8 400 \$ par camion¹⁹ et, éventuellement, de 50 millions de litres de carburant au total.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre – Selon les estimations de l'ACC, les limiteurs de vitesse pourraient permettre de réduire jusqu'à 350 kilotonnes par an les émissions de gaz à effet de serre au Canada.

Sécurité routière (moins d'accidents) – Le communiqué de l'ACC mentionne qu'il y aurait moins d'accidents graves impliquant des camions et des automobiles, et cite plusieurs études qui étayaient cette affirmation.

¹⁸ La déclaration de principe de l'ACC précise que la loi s'appliquera à tous les camions porteurs et camions munis d'une remorque construits après 1995, dont le poids nominal brut dépasse 11 000 kg.

¹⁹ Le communiqué a été publié en mars 2006. Le prix du carburant diesel à cette époque atteignait environ 80 cents le litre. Le 26 février 2008, le prix moyen du même carburant au Canada s'élevait à 115,8 cents le litre (source : Environnement Canada). Compte tenu d'une consommation moyenne de 10 500 litres par an, les économies potentielles, aux prix courants, dépasseraient les 12 000 \$ par an, par camion. Selon les économies de carburant estimées à l'échelle de l'industrie, soit 50 millions de litres par an, les économies de coûts pour l'industrie pourraient être de l'ordre de 57,9 millions de dollars par an.

Meilleure discipline de voie – Selon l'ACC, grâce à l'utilisation des limiteurs de vitesse obligatoires, les camionneurs observeront par le fait même une meilleure discipline de voie²⁰, puisque les camions ne pourront pas rouler à la vitesse requise pour circuler dans la voie de gauche.

Moins de talonnage – L'ACC soutient également que limiter la vitesse à 105 km/h réduira le talonnage – qui se produit habituellement quand un autre véhicule roule dans la voie du milieu à une vitesse moins grande. (La voie du milieu d'une autoroute à trois voies est la voie de dépassement des camionneurs.)

La trousse d'information complète de l'ACC sur les limiteurs de vitesse se trouve sur le site Web de l'Alliance, à l'adresse suivante :

<http://www.cantruck.com/industry/speedlimiter.php>

De plus amples renseignements se trouvent également sur le site Web de l'OTA à l'adresse suivante :

<http://www.ontruck.org/speedlimiters/pdf/OTA-Speed-Policy-Press-Materials-2.pdf>

Point de vue de l'ACCE sur les limiteurs de vitesse obligatoires

À l'origine, l'ACCE n'était pas en faveur des limiteurs de vitesse obligatoires parce que d'après elle, les gouvernements ne doivent pas intervenir dans les décisions des entreprises. Le 6 mars 2006, elle a publié sur son site Web un communiqué qui expliquait sa position. L'ACCE déclare que la proposition de l'ACC (et de l'OTA) ne se fonde pas sur des preuves suffisantes pour avancer que le problème de l'excès de vitesse des camionneurs est d'une ampleur telle que des limiteurs de vitesse devraient être obligatoires sur tous les camions dans la province. Comme l'APRAC, l'ACCE souligne que l'un des passages les plus cités de la proposition de l'OTA mentionne que les camions sont les véhicules qui présentent la moins forte probabilité de faire de la vitesse sur les autoroutes

²⁰ Le manque de discipline de voie désigne les camions qui circulent dans la voie de gauche d'une autoroute à trois voies (ce qui est illégal) ou dans la voie du milieu quand, selon leur vitesse, ils devraient rouler dans la voie de droite.

de l'Ontario. Elle se demande donc pourquoi les camions sont les seuls véhicules visés par les limiteurs de vitesse obligatoires.

L'ACCE pousse son argumentation plus loin en émettant des doutes concernant l'ampleur du problème, et conclut que l'excès de vitesse des camions ne constitue probablement pas un problème important. Selon ses analyses des données sur les contraventions pour excès de vitesse, les infractions liées à la vitesse commises par les titulaires de permis de conduire de classe A représentent moins de 3,5 p. 100²¹ de ce type de délit en Ontario, et la majorité de celles-ci se situaient au bas de l'échelle (c.-à-d. pour des vitesses dépassant la limite de 15 km/h ou moins).

L'ACCE conclut qu'en l'absence de données prouvant que l'excès de vitesse des camionneurs constitue un problème important et impossible à maîtriser, elle ne peut pas être en faveur d'un règlement qui rendrait obligatoire les limiteurs de vitesse dans tous les camions²².

La position de l'ACCE est décrite dans un document intitulé *The Limitations of Speed Limiters*, dans lequel l'Association traite des questions de la perception par rapport à la réalité, des effets restreints des limiteurs de vitesse qui prévoient une vitesse maximale de 105 km/h sur les routes secondaires et sur les routes dont la limite de vitesse est inférieure à 105 km/h ainsi que dans les zones de construction ou autres zones à vitesse réduite, des recherches sur le sujet effectuées dans le passé par la National Highway Traffic Safety Administration, des gaz à effet de serre qui sont émis en plus grande quantité lorsque la conduite des camions se fait en dehors du soi-disant « point idéal » de la vitesse de rotation, de l'expérience de la manipulation frauduleuse des limiteurs de vitesse en Australie et de la question des obstacles à la concurrence par rapport aux autres provinces ou États.

Dans le même document, l'ACCE propose trois solutions de rechange concrètes : rendre obligatoire les limiteurs de vitesse pour les récidivistes, tant les entreprises que les particuliers, déterminer si l'augmentation des

²¹ Selon les statistiques de 2003, environ 20 600 titulaires de permis de conduire de classe A ont reçu des contraventions pour excès de vitesse, comparativement à 587 000 titulaires de permis de conduire de classe G. Environ 60 p. 100 des contraventions données aux titulaires de permis de classe A se situaient au bas de l'échelle, c.-à-d. pour des vitesses dépassant la limite de 15 km/h ou moins.

²² ACCE. « The Speed Limiter Question », *News Briefs*, janvier 2006.

contraventions pour excès de vitesse dans les zones de construction en Ontario (projet de loi 169) a été efficace et, dans l'affirmative, adopter des dispositions semblables, de même que chercher des solutions à long terme pour remédier au manque de ressources nécessaires à l'application des règlements dans les différents organismes.

Par la suite, à la demande du ministère ontarien des Transports, l'ACCE a produit un autre document dans lequel elle explique son point de vue et décrit quatre questions qui la préoccupe.

Approche inappropriée – L'ACCE est d'avis que rendre obligatoire les limiteurs de vitesse dans les camions ne constitue pas une mesure judicieuse et qu'elle n'aura aucune incidence sur la majorité des conducteurs qui font de la vitesse, à savoir les automobilistes.

Mauvais groupe cible – L'ACCE fait valoir que les données sur la vitesse au volant et les contraventions pour excès de vitesse indiquent que, toutes proportions gardées, les camionneurs font moins de vitesse, sont responsables de moins d'accidents et constituent des conducteurs plus prudents que les autres usagers de la route.

Recueillir l'information – L'ACCE a demandé à l'Ontario de ne pas adopter de loi rendant obligatoire les limiteurs de vitesse tant que Transports Canada n'aura pas terminé son étude sur leur incidence.

Changer les attitudes du public – L'ACCE préférerait régler le problème de la vitesse au volant au moyen de campagnes de sensibilisation et de mises en application ciblées.

L'article du bulletin de l'ACCE dont il a été question plus haut se trouve sur le site Web de l'Association, à l'adresse suivante :

<http://www.pmtc.ca/public/news/januaryFrontPage06.pdf>

Le rapport intitulé *The Limitations of Speed Limiters* peut être obtenu directement auprès de M. Richards.

[Point de vue de l'APRAC sur les limiteurs de vitesse obligatoires](#)

La position de l'APRAC est résumée dans un document qui a été présenté au ministère ontarien des Transports à la suite de l'appel de commentaires lancé par ce dernier au sujet de la proposition de l'ACC. Le document s'intitule *OBAC Comments in Response to the Ministry of Transportation's Request for Comments on the OTA Proposal to Mandate Speed-Limiters for Heavy Trucks*. Le 12 janvier 2006, l'APRAC a également émis sur son site Web un communiqué qui résume sa réponse.

Économies de carburant – L'APRAC met en doute l'affirmation de l'ACC relative aux économies de carburant de l'ordre de 4 à 5 p. 100, parce que cette affirmation est fondée sur une étude qui remonte à 1987²³ et que la technologie pour camion a évolué. Elle estime donc que ces pourcentages ne sont plus valides.

Sécurité routière – L'APRAC soutient qu'aucune preuve statistique n'indique que les limiteurs de vitesse réduiront les accidents de camion. Elle avance également que les ingénieurs en sécurité routière considèrent que la vitesse de conduite la plus sûre est la vitesse de la circulation et que les limiteurs de vitesse forceront les camionneurs à conduire beaucoup plus lentement que les autres conducteurs sur la route.

Vitesse des camions – L'argument fondamental de l'APRAC repose sur un point développé dans la trousse d'information de l'ACC, à savoir que les camionneurs sont les conducteurs les moins sujets à faire de la vitesse sur la route. L'APRAC se demande alors *pourquoi rendre obligatoires les limiteurs de vitesse pour la camions*. Elle affirme que l'accent ne devrait pas être mis sur les camions, mais plutôt sur les véhicules plus légers.

Concurrence pour les conducteurs – L'APRAC pense que l'ACC, par l'intermédiaire des limiteurs de vitesse obligatoires, vise à trouver une solution au problème de recrutement de conducteurs que connaissent les transporteurs pour compte d'autrui et les transporteurs privés. Selon elle, comme les conducteurs préfèrent conduire des camions non munis de limiteurs de vitesse et que de nombreux grands transporteurs ont ces dispositifs en place, ces derniers perdent donc des conducteurs expérimentés au profit de segments du marché qui n'ont généralement pas pris de mesures à cet égard.

²³ Les résultats de l'étude ont montré que pour chaque mille à l'heure parcouru à plus de 55 milles à l'heure, le rendement du carburant diminue de 0,1 mille au gallon.

Déplacements extraterritoriaux – L'APRAC affirme que les transporteurs canadiens seront obligés de rouler à une vitesse maximale de 105 km/h, alors que dans 22 États américains et « plusieurs » provinces canadiennes, les limites sont supérieures à 105 km/h²⁴. Elle avance qu'ils auront donc de la difficulté à soutenir la concurrence sur ces territoires si on limite la vitesse de leurs camions.

Application – D'après l'APRAC, en vertu de la proposition de l'ACC, des agents d'exécution du ministère ontarien des Transports devront prendre part à l'application de la loi en matière de vitesse de circulation, alors que cette responsabilité a traditionnellement été assumée par la Police provinciale de l'Ontario.

Le rapport complet mentionné ci-dessus se trouve sur le site Web de l'APRAC, à l'adresse suivante :

http://www.obac.ca/DynamicWeb/CMFiles/OBAC_Final_Comments_Speed_Limiters20PMU-222006-3512.pdf

²⁴ Plusieurs États américains imposent une limite de vitesse de 120 km/h (75 milles à l'heure).

CONCLUSION (première partie)

Il ne fait aucun doute que l'utilisation de limiteurs de vitesse favorise des économies d'énergie considérables et procure de grands avantages environnementaux. Selon des estimations prudentes, les économies de carburant pourraient s'élever à 225 millions de litres par an²⁵ et la réduction des émissions gaz à effet de serre atteindre jusqu'à 0,6 mégatonne²⁶ par an dans tout le Canada²⁷. La réduction de la consommation de carburant représente à elle seule plus de 250 millions de dollars²⁸ en économies de coûts, et ce montant pourrait s'élever à 300 millions de dollars par an si l'on tenait compte des économies liées à l'entretien et à l'exploitation. Dans l'ensemble, ces avantages sont importants pour l'industrie comme pour l'environnement, et constituent un argument essentiel de la proposition relative aux limiteurs de vitesse.

La question est de savoir si la limitation électronique de la vitesse des camions améliorera ou non la sécurité des routes. Intuitivement, on pourrait croire que ralentir la vitesse d'un camion aurait des avantages sur le plan de la sécurité, mais certains opposants à la proposition avancent que le ralentissement des camions crée un écart entre la vitesse de circulation de ces derniers et celle des autres véhicules, ce qui peut, en réalité, nuire à la sécurité routière. Il existe des études qui confirment et d'autres qui infirment les deux côtés de cet argument. À l'heure actuelle, d'après des estimations de l'industrie, environ 60 p. 100²⁹ des transporteurs pour compte d'autrui mettent en marche leur limiteur de vitesse lorsqu'ils circulent sur la route et presque 100 p. 100 des transporteurs privés font de même ou respectent une politique d'entreprise en matière de limitation de vitesse. Certains camions sont limités à 105 km/h, d'autres, à 110 km/h, et d'autres encore peuvent même l'être jusqu'à 115 km/h ou plus.

Si les écarts de vitesse constituaient un facteur important pour ce qui est des accidents, on pourrait s'attendre à voir une augmentation du nombre d'accidents impliquant des camions pendant les premières phases de l'apparition initiale des

²⁵ Ray Barton Associates Limited, *A Discussion Paper on Speed Limiters for Trucks Operating in Canada*, 10 octobre 2006.

²⁶ Ibid.

²⁷ Il est à noter que les chiffres relatifs aux économies de carburant et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui figurent dans la section 3 du présent rapport sont directement tirés du site Web de l'ACC et sont beaucoup plus prudents.

²⁸ Le calcul se fait comme suit : 225 millions de litres de carburant x 1,158 \$/L = 260 550 000 \$.

²⁹ Ces deux valeurs (60 et 100 p. 100) sont des estimations fournies par des représentants de l'industrie.

limiteurs de vitesse électroniques. Les limiteurs de vitesse sont devenus de l'équipement courant sur la plupart des camions fabriqués après 1995, et les transporteurs ont depuis la possibilité de les activer ou non. Nombre d'entre eux ont tiré avantage du dispositif et fixé des vitesses maximales limites à ce moment³⁰. Selon des données sur les accidents, il n'y a pas eu d'augmentation notable des accidents impliquant les véhicules commerciaux, du moins, pas le genre d'accidents que l'on s'attendrait à voir découler d'un accroissement de l'écart entre les vitesses.

Le fait que les entreprises n'ont pas toutes adopté la même vitesse maximale explique peut-être pourquoi l'apparition des limiteurs de vitesse soit passée inaperçue du point de vue statistique. Pour cette raison, les camions circulent à diverses vitesses sur la route, ce qui peut avoir réduit l'importance des écarts de vitesse et diminué ou écarté le risque de voir augmenter le nombre d'accidents.

L'autre question qui continue de préoccuper l'ACCE et l'APRAC est la fiche de sécurité de l'industrie du camionnage et la motivation derrière le choix des camionneurs, plutôt que d'autres conducteurs, comme ceux qui font souvent de la vitesse. Cette question est intéressante, car l'idée des limiteurs de vitesse obligatoires a été lancée par une association de camionnage (soit l'ACC), qui continue de la défendre. L'Ontario et le Québec ont trouvé l'idée valable et effectuent actuellement des modifications législatives en faveur des limiteurs de vitesse obligatoires.

En résumé, la partie « examen de l'industrie » du présent rapport répond à certaines des questions que soulèvent les limiteurs de vitesse. Les avantages éventuels, sur le plan énergétique et environnemental, sont considérables et peut-être assez importants pour assurer l'élaboration d'une politique nationale sur les limiteurs de vitesse obligatoires. L'incidence sur la sécurité, par contre, n'est pas claire et pourrait nécessiter une analyse au cours de la période de mise en œuvre afin d'évaluer correctement les problèmes potentiels sur ce plan. Compte tenu des incertitudes et des contradictions au sujet des effets sur la sécurité, ces derniers n'ont pas été jugés assez importants pour justifier l'abandon d'une telle politique nationale.

³⁰ Selon certaines estimations, presque 100 p. 100 des transporteurs privés (55 p. 100 des camionneurs sur la route) font fonctionner leur limiteur de vitesse ou ont adopté une politique en matière de vitesse maximale.



DEUXIÈME PARTIE - ÉTUDES DE CAS

1. Introduction

Tout en reconnaissant que les effets des limiteurs de vitesse varient entre les différents secteurs du transport et du camionnage, l'équipe de consultants a voulu évaluer plus particulièrement les effets sur des transporteurs représentatifs des trois grands secteurs de l'industrie (transporteurs pour compte d'autrui, transporteurs privés, et propriétaires-exploitants). Par l'intermédiaire des associations de camionnage, Transports Canada a trouvé pour l'équipe de consultants des transporteurs pour compte d'autrui et des transporteurs privés qui étaient disposés à participer à l'étude. Pour des raisons de confidentialité, l'identité des entreprises ne peut pas être divulguée. Le transporteur pour compte d'autrui choisi pour l'étude est établi dans l'Est de l'Ontario, et le transporteur privé, à Toronto. Le client a essayé à plusieurs reprises de trouver un propriétaire-exploitant pour les besoins de l'étude, mais n'y est pas parvenu à cause des contraintes de temps. La décision a donc été prise de ne pas poursuivre la recherche d'un représentant de ce groupe de transporteur.

La présente section décrit la méthodologie et les renseignements recueillis auprès des transporteurs pour compte d'autrui et des transporteurs privés.

2. Méthodologie

L'objectif général de l'étude de cas consiste à mettre en évidence les avantages des limiteurs de vitesse et l'expérience pratique qu'en ont les deux transporteurs par rapport à divers paramètres, notamment la sécurité et le rendement du carburant. Dans le but d'évaluer les effets de ces appareils, l'équipe de consultants a communiqué avec les deux transporteurs en février 2008 et leur a soumis une liste de questions. Certaines des questions initiales ont été abandonnées pour préserver la confidentialité de l'entreprise ou pour des raisons de disponibilité des données. Les questions utilisées ont été examinées par Transports Canada. Cette participation a permis à Synectics d'affiner les questions. Les questions potentielles ont été divisées en deux grands groupes, soit les questions quantitatives et les questions qualitatives.

Les questions quantitatives ont servi à rassembler des données mesurables et objectives sur les camions et leur rendement, tandis que les questions qualitatives ont permis de réunir l'information sur l'expérience générale de chacun des transporteurs en ce qui concerne les limiteurs de vitesse. Les questions étaient posées à un représentant de la gestion, de la sécurité et de l'entretien, et enfin, à un conducteur représentatif. Le conducteur choisi devait être à l'emploi du transporteur depuis une période de temps appréciable.

Idéalement, Synectics voulait comparer les données sur les limiteurs de vitesse avant et après leur mise en place. Toutefois, il n'a pas été possible de recueillir de données valables pour la période qui a précédé l'installation. Les deux entreprises de camionnage à l'étude ont recours à une forme quelconque de limitation de vitesse depuis presque vingt ans. Aucune donnée n'est représentative de la période précédant la mise en place.

Après l'examen de la liste des questions par les deux transporteurs et Transports Canada, une liste définitive a été préparée et leur a été envoyée avant une visite d'entreprise. La liste de questions a été normalisée pour les deux transporteurs. Pendant la visite d'entreprise, Synectics a interrogé chacun des représentants et a eu la possibilité d'examiner sur place divers équipements.

Les sections ci-dessous présentent l'information recueillie et s'articulent autour des titres suivants :

- Profil du parc de camions
- Utilisation des limiteurs de vitesse
- Données sur les déplacements
- Consommation de carburant
- Entretien et réparation
- Conducteur
- Sécurité
- Concurrence sur le marché

3. Profil du parc de camions

L'entreprise de transport pour compte d'autrui a été fondée en 1978 et n'a pas cessé de croître jusqu'à aujourd'hui. En 1989, elle est officiellement devenue un « transporteur pour compte d'autrui » au moment de la déréglementation de l'industrie du camionnage. Elle a donc servi divers clients à l'aide de ses propres camions loués. En outre, un certain nombre de propriétaires-exploitants ont été engagés à titre de sous-traitants. Ces derniers sont propriétaires de leurs camions et responsables de leurs frais. Le transporteur pour compte d'autrui a récemment fait l'acquisition d'une autre entreprise de camionnage, dont les véhicules sont pris en compte dans la présente étude.

Actuellement, le transporteur pour compte d'autrui exploite 357 tracteurs (ce chiffre comprend les camions du transporteur et ceux qui appartiennent aux propriétaires-exploitants). Il possède 1 072 remorques, dont 195 sont équipées d'un mécanisme de contrôle de la température, et 877 sont d'usage général. Les marques de ses camions sont International, Volvo et Peterbilt. Les propriétaires-exploitants utilisent des camions de toutes les marques.

Les camions du transporteur pour compte d'autrui sont loués, alors que ceux des propriétaires-exploitants leur appartiennent. Les camions ont en moyenne 3,4 ans, mais les camions des propriétaires-exploitants ont 5,1 ans. En général, le transporteur pour compte d'autrui remplace ses camions après cinq ans d'utilisation.

Un camion tandem complètement chargé a un poids nominal brut de 80 000 lb (36 287 kg) et un camion tridem, de 109 000 lb (49 442 kg).

Le transporteur pour compte d'autrui fait partie d'une grande organisation qui exerce ses activités dans six provinces. La présente étude de cas ne tient compte que du parc de véhicules de Toronto (Ontario) du transporteur.

À Toronto, le transporteur pour compte d'autrui possède au total 34 tracteurs, en plus de 49 camions tandem, 8 semi-remorques à triple essieux et 86 semi-remorques à quatre essieux. Les tracteurs sont, pour la plupart, de marque International et l'un des tracteurs est un Western Star.

Les tracteurs utilisés par le transporteur pour compte d'autrui n'ont pas plus de quatre ans, et la plupart d'entre eux ont moins de deux ans. Le transporteur

utilise habituellement ses nouveaux tracteurs pour les longues distances, et ses plus vieux, pour le transport dans les régions environnantes.

4. Utilisation des limiteurs de vitesse

Le terme « limiteur de vitesse » a créé une certaine confusion lors des discussions initiales avec les transporteurs qui participent à l'étude. En fait, le contrôle de la vitesse dans l'industrie du camionnage s'effectue au moyen d'un dispositif fixé au moteur, que l'on appelle le module de commande du moteur (MCM). Celui-ci est configuré afin d'empêcher les camionneurs de dépasser certaines vitesses lorsqu'ils roulent à leur vitesse de croisière, quand ils appuient sur l'accélérateur, etc. La **figure 1** montre un exemple de MCM.



Figure 1 – Exemple d'un module de commande du moteur

Le transporteur pour compte d'autrui contrôle la vitesse de ses camions depuis 1986. En 1988, il a adapté une politique d'entreprise visant l'utilisation de régulateurs de vitesse (l'ancêtre des commandes de contrôle de la vitesse intégrées au MCM proprement dit). La vitesse des camions était enregistrée à l'aide d'une carte de tachymètre (une copie papier de la vitesse du camion au cours de tout son trajet).

En 1990, tous les camions du transporteur pour compte d'autrui étaient munis d'un régulateur de vitesse. Dans les années 1990, au moment où les MCM faisaient leur apparition dans l'industrie du camionnage, le transporteur a

commencé à les utiliser afin de contrôler la vitesse de ses camions. Rapidement, il a équipé tous ses camions de MCM et a vendu ses vieux camions munis de régulateurs de vitesse.

Dans les années 1980, le transporteur privé a également utilisé les cartes de tachymètre pour contrôler la vitesse de ses camions. À cette époque, il n'avait pas encore adopté de mesures disciplinaires officielles visant les camionneurs qui dépassaient une certaine vitesse. Au début des années 1990, quand les MCM sont apparus dans l'industrie du camionnage, il a commencé à en installer dans ses tracteurs à des fins de contrôle. Le transporteur privé n'a pas relevé de problème lié à la mise en place de contrôles de la vitesse. Plus tard au cours des années 1990, il s'est procuré un système logiciel (Cadec) qui pouvait servir à surveiller le rendement d'un camionneur et d'un camion. À peu près au même moment, il a adopté une politique officielle sur le contrôle de la vitesse. Par la suite, en 2006, le logiciel de Cadec a été remplacé par le système de surveillance *PeopleNet* (www.peoplenetonline.com/) qu'utilise actuellement le transporteur. Ces deux systèmes utilisent un GPS intégré au véhicule qui permet au transporteur de localiser le camion, ce qui sera discuté plus en détail ci-dessous.

La motivation derrière la mise en place des contrôles de la vitesse était avant tout d'ordre financier. Les dirigeants des deux entreprises s'attendaient à ce que ces contrôles donnent lieu à une réduction de la consommation de carburant et permettent à leurs entreprises d'être plus concurrentielles. Les clients auraient alors pu profiter des économies de coûts réalisées.

La sécurité était une deuxième motivation importante dans la décision d'établir des contrôles de la vitesse. Les deux transporteurs pensaient que ces contrôles permettraient de réduire le nombre d'accidents. Le transporteur pour compte d'autrui, qui transporte des marchandises pour un vaste éventail de clients, se présente comme une entreprise qui se préoccupe du bien-être de ses employés et des questions environnementales. En pratique, il prévoit un délai de livraison suffisant et s'assure que ses clients sont conscients du temps nécessaire pour effectuer le trajet entre les points de départ et d'arrivée, compte tenu de la vitesse maximale permise et des règlements qui régissent les heures de conduite maximales permises aux États-Unis et au Canada. De la même façon, le transporteur privé prévoit un délai suffisant pour livrer ses marchandises dans tout l'Ontario.

Les deux transporteurs ont intégré des paramètres de vitesse aux modules de commande électroniques (MCE) fixés dans les moteurs. Quatre différents types de réglage de la vitesse sont configurés dans le MCE, à savoir :

- vitesse régulée maximale
- vitesse maximale commandée par l'accélérateur
- vitesse libre maximale permise (utilisée pour mesurer la proportion de temps pendant lequel un camion dépasse la vitesse maximale autorisée)
- vitesse critique maximale permise (le dépassement de cette vitesse entraîne immédiatement un avertissement et une mesure disciplinaire).

Chacune de ces vitesses est expliquée ci-dessous.

La **vitesse régulée maximale** est la vitesse maximale à laquelle un régulateur de vitesse peut faire rouler un véhicule. La **vitesse maximale commandée par l'accélérateur** est la vitesse maximale à laquelle roule un camion sur une surface plate quand la pédale d'accélération est complètement enfoncée. La vitesse maximale commandée par l'accélérateur peut toujours être dépassée lorsque les camions descendent une pente. Un camionneur n'a pas le droit de dépasser la **vitesse libre maximale permise** au-delà d'une certaine limite de temps. S'il le fait, on considère alors qu'il dépasse la vitesse maximale autorisée. Dans les deux entreprises, les camionneurs qui dépassent la vitesse libre maximale pendant 5 p. 100 du temps indiqué par l'hodomètre au cours d'un mois complet s'exposent à des mesures disciplinaires. La **vitesse critique maximale permise** est la vitesse maximale autorisée, peu importe les circonstances. Si un camionneur dépasse la vitesse critique, le répartiteur reçoit automatiquement un message à ce sujet, et envoie alors un avertissement au camionneur pour qu'il ralentisse. Ce dernier subira une mesure disciplinaire à son retour au siège social du transporteur.

Les deux entreprises utilisent un système progressif de mesures disciplinaires à l'égard des camionneurs qui ne respectent pas les limites de vitesse. Ce système va de l'avertissement verbal à l'avertissement écrit, pour passer à la suspension (qui varie de un à cinq jours) et finir par le licenciement. Les deux transporteurs ont signalé des infractions liées à la vitesse, mais les licenciements sont extrêmement rares.

Le **tableau 1** montre la configuration des vitesses limites intégrées aux modules de commande électroniques (MCE) des deux transporteurs.

Tableau 1 - Configuration des vitesses limites intégrées aux MCE

Vitesse limite	Pour compte d'autrui	Privé
Régulée	62 mi/h (99 km/h)	103 km/h
Commandée par l'accélérateur	63 mi/h (101 km/h)	108 km/h
Libre	65 mi/h (105 km/h)	105 km/h
Critique	68 mi/h (109 km/h)	114,99 km/h

Le MCE contrôle tous les réglages du moteur. Le personnel d'entretien des deux transporteurs utilise un modèle standard qui est intégré aux MCE, de sorte que tous leurs tracteurs sont réglés de la même façon. De même, tous les propriétaires-exploitants qui travaillent pour le transporteur pour compte d'autrui doivent équiper leur camion d'un MCE défini par les mêmes paramètres que ceux du transporteur. Tous les réglages du MCE sont protégés par un mot de passe et configurés dans l'entreprise. Ainsi, il est pratiquement impossible de modifier les réglages de vitesse dans le MCE.

Les deux transporteurs utilisent diverses méthodes pour surveiller le rendement d'un camionneur au moyen d'un système commercial (PeopleNet, dans le cas du transporteur pour compte d'autrui, et SensorTracs, pour le transporteur privé) (www.qualcomm.com/technology/assetmanagement/services/sensortracs.html). Ces deux systèmes utilisent un GPS intégré au véhicule qui permet au transporteur de localiser le camion. Cette information est communiquée à un satellite qui transmet également au répartiteur la vitesse à laquelle roule le camion, le nombre de tours par minute et la marche au ralenti du moteur, le nombre de milles au gallon (kilomètres au litre) que consomme le camion, le nombre d'heures qu'a nécessité le trajet et le nombre de milles (kilomètres) parcourus à l'heure. Les vitesses critiques sont immédiatement transmises à un employé chargé de la sécurité, qui envoie aussitôt un avertissement. La **figure 2** montre l'interface de PeopleNet utilisée dans les camions du transporteur privé.



**Figure 2 –
Interface de
PeopleNet utilisée
dans les camions
du transporteur
privé**

Au retour du camion, le MCE est minutieusement étudié et le bilan complet du déplacement ainsi que du rendement du camion est téléchargé et analysé. En outre, les conducteurs gardent un registre électronique de renseignements sur leur parcours. Les informations provenant des trois sources (poursuite des satellites, données du MCE et registre électronique du conducteur) sont examinées afin de vérifier qu'elles concordent et que le moteur fonctionne à un rendement maximal. Des différences significatives entre les renseignements de ces trois sources peuvent indiquer qu'il y a eu manipulation frauduleuse. En de rares occasions, il est arrivé qu'un conducteur à l'emploi du transporteur pour compte d'autrui soit pris en train de désarmer le MCE, ce qui rend alors possible de dépasser la vitesse maximale permise. La manipulation frauduleuse du MCE était évidente et le conducteur a été licencié sur-le-champ. La société chargée de l'entretien des camions du transporteur privé affirme qu'aucun conducteur n'a, à sa connaissance, essayé de trafiquer les MCE. Les réglages sont vérifiés une fois l'an ou lorsque le rapport de consommation de carburant d'un tracteur en particulier semble indiquer que le tracteur roule à des vitesses supérieures aux limites permises.

Les deux transporteurs ont une politique officielle écrite sur les vitesses maximales permises. Dans le cas du transporteur pour compte d'autrui, la politique s'applique tant à ses propres tracteurs qu'à ceux des propriétaires-exploitants qu'il emploie. La politique est passée en revue pendant le cours d'initiation destiné aux nouveaux employés. En outre, chaque année,



tous les conducteurs doivent participer à un cours de mise à jour des connaissances. Les questions de vitesse sont soulignées pendant ce cours, bien que de nombreuses autres questions le soient également. Les transporteurs n'ont pas apporté de changements majeurs à leur politique sur les vitesses au cours des dernières années. Grâce à la récente mise en place du système PeopleNet, le transporteur privé a pu exercer un contrôle plus rigoureux de la vitesse de conduite de ses camionneurs. Par conséquent, un plus grand nombre d'infractions liées à la vitesse a été relevé, en raison de la détection accrue de ces infractions.

La mise œuvre de ces politiques de contrôle de la vitesse n'a provoqué aucune hausse notable des coûts d'exploitation chez les deux transporteurs.

5. Données sur les déplacements

Le transporteur pour compte d'autrui jouit d'un emplacement stratégique au Canada, tout près de la frontière américaine. Il livre des marchandises en Ontario et au Québec, ainsi qu'à plusieurs destinations aux États-Unis, à l'Est du fleuve Mississippi. Ses camions roulent surtout sur les autoroutes à cause des longues distances à parcourir. Les destinations desservies par ce transporteur sont ventilées comme suit :

- environ 55 p. cent des marchandises sont livrées en Pennsylvanie et en Illinois;
- à peu près 10 p. cent des marchandises sont livrées vers l'État de New York;
- le reste des marchandises sont livrées en Ontario, au Québec et vers plusieurs États le long de la côte Est.

Diverses distances sont parcourues par ce transporteur en raison des différentes destinations qu'il dessert. Les voyages de courte durée sont d'un jour et ceux de longue durée s'étalent sur plusieurs jours. Une semaine typique composée d'une série de voyages de courte durée compte de 45 à 60 heures de route et quelque 1 600 km de déplacement. Une semaine typique composée de voyages de longue durée représente environ de 3 000 à 4 000 km de distance parcourue.

Le transporteur privé établi en Ontario n'exerce ses activités qu'à l'intérieur des frontières provinciales. Il fait des livraisons à des entrepôts dans toute la

province, bien que ses principales destinations se situent dans la région du Grand Toronto, ainsi qu'à des endroits le long du corridor de part et d'autre de l'autoroute QEW et de l'autoroute 401 jusqu'à Ottawa. Un grand nombre de camions se déplacent de l'entrepôt, situé à Mississauga, à leur base d'exploitation, à Toronto. Les destinations les plus éloignées vers lesquelles se rendent les camionneurs sont Dryden et Kenora, dans le Nord-Ouest de la province, ce qui représente un aller-retour de quatre jours et de quelque 3 600 km.

Les deux transporteurs n'ont pas été en mesure de fournir des statistiques précises montrant les différences qui existent entre les voyages de courte durée et les voyages de longue durée (ou les voyages au Canada par rapport aux voyages aux États-Unis), car tant les camions que les tracteurs munis d'une remorque peuvent effectuer les deux au cours d'une même semaine.

L'an dernier, les camions du transporteur pour compte d'autrui ont parcouru, au total, quelque 34,6 millions de milles (*55,8 millions de km*). Ce nombre comprend les camions des propriétaires-exploitants. Quant au nombre total de kilomètres parcourus par les camions du transporteur privé, il atteignait approximativement 7,3 millions. Le nombre total de voyages effectués par les camions du transporteur pour compte d'autrui était d'environ 77 000. Dans le cas du transporteur privé, les données correspondantes étaient inconnues.

Des données sur les voyages figurent à l'**annexe A**.

6. Consommation de carburant

Les deux transporteurs n'utilisent que du carburant diesel pour leurs camions. Le rendement de ceux-ci est exprimé en milles au gallon. La consommation de carburant (mis à part le coût de la main-d'œuvre) représente la deuxième dépense en importance pour le transporteur pour compte d'autrui. Tous les mois, les deux transporteurs vérifient la consommation de carburant de l'ensemble de leurs camions, qui varie selon :

- les normes d'émissions – les nouvelles normes d'émissions adoptées le 1^{er} janvier 2007 ont réduit le rendement du carburant;
- la saison (la consommation est plus grande en hiver qu'en été);



- la topographie – de façon empirique, le transporteur pour compte d'autrui a remarqué que les voyages dans les régions montagneuses (par ex., vers la Pennsylvanie) entraînent une plus grande consommation de carburant au kilomètre que les voyages dans le Midwest américain;
- le poids de la charge;
- le genre de remorque tiré (les remorques à triple essieux sont moins efficaces que les remorques à essieux tandem);
- la durée et la fréquence de marche au ralenti du moteur.

Malgré tous ces facteurs, qui influent d'une façon ou d'une autre sur la consommation de carburant, le transporteur pour compte d'autrui est d'avis que sa politique de contrôle de la vitesse a réussi, à elle seule, à réduire de façon considérable la consommation de carburant. Il est difficile d'évaluer les effets concrets qu'ont pu avoir sur celle-ci les contrôles de la vitesse, compte tenu de l'absence de données sur la consommation de carburant avant la mise en place de ces contrôles. Toutefois, selon le transporteur, toute augmentation de un mille à l'heure (1,6 km/h) de la vitesse au-dessus de 55 milles à l'heure (89 km/h) se traduit par une diminution de l'efficacité du carburant de l'ordre de 0,1 mille au gallon.

Les employés du transporteur privé croient également que les contrôles de la vitesse ont donné lieu à des économies de carburant, mais estiment que cet effet positif a été atténué par une série de facteurs, dont le nombre élevé de voyages de courte durée vers l'entrepôt de la société, à Mississauga, qui sont effectués en passant par la région du Grand Toronto (où les embouteillages sont fréquents) et les nombreuses heures passées à rouler sur des routes rurales à deux voies dans le Nord de l'Ontario, sur lesquelles les limites de vitesse sont moins élevées, à savoir 90 km/h.

Tous les tracteurs achetés par le transporteur pour compte d'autrui ont été équipés de moteurs (et de trains d'engrenages) aux caractéristiques optimales pour rouler à des vitesses avoisinant la vitesse de croisière maximale de 99 km/h, ce qui maximise le rendement du carburant. L'entreprise qui s'occupe de l'entretien des tracteurs du transporteur privé a aussi mentionné qu'elle optimise ses véhicules de la même manière (pour rouler à 103 km/h), bien qu'elle prenne en compte le poids de la charge.

Ainsi, nombre des propriétaires-exploitants employés par le transporteur pour compte d'autrui sont désavantagés. En effet, ils doivent posséder un tracteur muni d'un limiteur de vitesse fixé à la vitesse de croisière maximale établie par le transporteur, mais comme les moteurs de leurs tracteurs n'ont pas été optimisés pour rouler à cette vitesse, il est probable que sur le plan du rendement du carburant, leurs résultats ne soient pas aussi bons que ceux du transporteur, puisque les moteurs ont été configurés pour rouler à une vitesse de croisière supérieure à celle qui est fixée par la politique de contrôle de la vitesse.

La marche au ralenti du moteur constitue une autre importante mesure du rendement pour les deux transporteurs, qui tentent de réduire la durée de marche au ralenti des moteurs de leurs tracteurs et ainsi diminuer leur consommation de carburant.

Des données quantitatives sur la consommation de carburant pour les deux dernières années figurent à l'**annexe B**. Elles indiquent des variations saisonnières de la consommation de carburant entre les mois d'été et les mois d'hiver. Les économies réalisées pendant la saison estivale ont été neutralisées par les coûts additionnels enregistrés pendant l'hiver. Le parc de véhicules du transporteur privé a consommé davantage de carburant (en raison du plus grand nombre de voyages de courte durée sur les routes urbaines) que celui du transporteur pour compte d'autrui. Comme les données sur la consommation de carburant ne sont disponibles que pour une période de deux ans, il est impossible de présenter une évaluation quantitative des économies enregistrées à ce chapitre.

7. Entretien et réparation

Sur la base d'observations empiriques, les deux transporteurs estiment que les limiteurs de vitesse ont permis de réduire l'usure des moteurs, des freins et des pneus de leurs camions. Les moteurs qui tournent à plus faible régime ne s'usent pas aussi rapidement, ce qui diminue les travaux d'entretien. À moins grande vitesse, le risque que les freins chauffent est moins élevé, car lorsque le camion doit décélérer rapidement ou s'arrêter complètement alors qu'il roule vite, la force de freinage requise est moindre. Quant aux pneus, ils s'usent moins rapidement sur un camion qui roule à moins grande vitesse que sur un camion qui roule plus vite. Lorsqu'ils roulent plus vite, les camions sur les autoroutes doivent

fréquemment changer de voie, ce qui, selon les transporteurs, accroît l'usure du camion. Par contre, les camionneurs qui restent sur la voie de droite et qui permettent aux autres de les dépasser (en roulant à la vitesse de croisière maximale) font en sorte que leur camion ne s'use pas aussi vite.

Les deux transporteurs ont un programme d'entretien régulier. En général, la durée de vie des moteurs équivaut à celle des tracteurs (au moins cinq ans).

Le représentant de l'entretien du transporteur pour compte d'autrui a déclaré que les freins des tracteurs sont généralement changés parce qu'ils sont rouillés, plutôt qu'usés, et que leur durée de vie équivaut aussi à celle des tracteurs, tout comme la durée de vie des freins des remorques, quoique ceux-ci soient davantage exposés à l'usure. Le transporteur pour compte d'autrui remplace habituellement les pneus de commande tous les 400 000 kilomètres et les pneus directeurs, tous les 280 000 kilomètres.

Le transporteur privé remplace les pneus aux deux ans. En général, il les change tous les 200 000 - 250 000 kilomètres. L'usure des pneus est un problème plus important pour lui, car les charges que transportent ses camions sont plus lourdes.

Les contrôles de la vitesse font partie intégrante des fonctions des MCE; ils n'ont donc pas engendrés de coûts additionnels pour les deux transporteurs. Ceux-ci ont signalé qu'ils n'avaient pas engagé de frais importants pour l'entretien des MCE, qui sont relativement faciles à faire fonctionner et à réinitialiser, bien qu'ils soient protégés par un mot de passe. Les propriétaires-exploitants qui désirent travailler pour le transporteur pour compte d'autrui doivent s'assurer que le MCE installé dans leur tracteur est conforme aux normes établis par le transporteur. Les coûts de réinitialisation des MCE sont également négligeables.

Les coûts d'entretien et de réparation figurent à l'**annexe C**. Sur la base d'observations empiriques, les deux transporteurs sont d'avis que leurs politiques de contrôle de la vitesse ont réduit leurs coûts d'entretien, mais en l'absence de données sur les coûts avant la mise en place de ces politiques, Synectics n'a pas été en mesure de tirer de conclusions quantitatives concernant l'incidence des limiteurs de vitesse sur les coûts d'entretien et de réparation. Les données présentées à l'**annexe C** semblent indiquer que les freins, les pneus et les moteurs absorbent environ un tiers de tous les coûts d'entretien et de réparation

que nécessite un tracteur, alors que les MCE sont responsables de moins de 1 p. cent de ces coûts.

8. Conducteur

Au moment où s'est effectuée la présente étude, le transporteur pour compte d'autrui comptait en tout 397 conducteurs à temps plein ou à temps partiel. De ce total, les conducteurs « pour compte d'autrui » étaient en majorité, leur nombre atteignant 304, contre 93 pour les propriétaires-exploitants. Environ la moitié des conducteurs avaient plus de cinq ans d'expérience.

Au même moment, le transporteur privé comptait 65 conducteurs à temps plein, 13 employés à temps partiel, qui faisaient des semaines complètes de travail, et 13 employés à temps partiel. Certains de ces conducteurs ne travaillaient que dans la cour de l'entreprise, dans la zone de triage. Comme dans le cas du transporteur pour compte d'autrui, environ la moitié des conducteurs pour compte d'autrui avaient plus de cinq ans d'expérience.

Les renseignements suivants illustrent les opinions des gestionnaires et des conducteurs des deux entreprises de camionnage à l'étude. Comme seulement deux conducteurs ont été interrogés, ces opinions ne peuvent pas être jugées représentatives de l'ensemble de ce secteur de camionnage.

On a pu noter des tensions au sein de chaque entreprise en ce qui concerne l'acceptation des limiteurs de vitesse par les conducteurs. Certains d'entre eux, en particulier les propriétaires-exploitants travaillant pour le transporteur pour compte d'autrui, s'interrogent sur la nécessité de réduire la vitesse et expriment leur mécontentement à l'égard de cette pratique. Les lignes qui suivent décrivent les principales objections à l'égard de la limitation de vitesse.

Premièrement, certains conducteurs affirment que les limites de vitesse rendent difficile le dépassement d'autres camions, ce qui donne lieu à des « courses d'éléphants », où deux camions roulent côte à côte pendant un certain temps, à des vitesses presque identiques, comme l'illustre la **figure 3**. Toutefois, ces courses sont généralement de courte durée et ont tendance à se régler assez rapidement. Les conducteurs du transporteur pour compte d'autrui restent habituellement dans la voie de droite et laissent tous les autres les dépasser. À titre de courtoisie professionnelle, ils diminuent leur vitesse pour accélérer le

dépassement lorsqu'ils se font doubler par un camion qui roule à peine plus vite qu'eux.



Figure 3 – Exemple d'une « course d'éléphants » sur l'autoroute 401 (le VUS est ralenti par le camion qui dépasse dans la voie de gauche)

Les conducteurs du transporteur privé ont manifesté leur mécontentement à l'égard de la vitesse critique maximale, fixée à 115 km/h, et demandé que celle-ci soit haussée à 120 km/h, pour leur permettre une plus grande flexibilité. Ils font valoir qu'ils doivent appliquer les freins lorsqu'ils descendent une pente, ce qui accélère l'usure des freins et des pneus.

Le transporteur privé a constaté que la vitesse de circulation des camions a augmenté dans les années 1990 lorsqu'il a décidé de payer les conducteurs au kilomètre plutôt qu'à l'heure.

Les camionneurs se sont également plaints des comportements agressifs à leur endroit (se faire klaxonner, se faire couper, être victimes de gestes grossiers) de la part d'automobilistes et d'autres camionneurs dont la vitesse n'est pas limitée, à cause de leur allure relativement lente sur les autoroutes.

Malgré ces problèmes, dans l'ensemble, les camionneurs interrogés acceptent les limites de vitesse. Ils disent n'être pas ou pratiquement pas stressés par celles-ci, car les deux transporteurs leur allouent amplement de temps pour leur livraison. Les conducteurs ne sont pas pénalisés s'ils livrent leurs marchandises en retard à cause d'embouteillage ou de mauvais temps. Tous les conducteurs interrogés se sont dit satisfaits de leur emploi et prévoient le garder dans un



avenir rapproché. Pour toutes ces raisons, les deux transporteurs font état d'un faible taux de roulement parmi les camionneurs.

Les camionneurs ne sont pas non plus préoccupés par les voyages sur les autoroutes américaines (interstates), où les limites de vitesse sont nettement plus élevées qu'en Ontario. Le conducteur du transporteur pour compte d'autrui roule fréquemment sur les autoroutes de la Virginie-Occidentale, de l'Ohio et du Michigan, où la limite de vitesse sur les autoroutes dans les régions rurales est fixée à 70 m/h.

Répondant à une question sur le sujet, le conducteur du transporteur pour compte d'autrui a déclaré qu'il était d'avis que tous les camions devraient être contrôlés au moyen de limiteurs de vitesse, en raison des économies de carburant, de la réduction des frais d'assurance et de l'amélioration de la sécurité résultant de cette mesure. Par contre, selon le conducteur du transporteur privé, le gouvernement ne devrait pas réglementer la vitesse des camions. Celui-ci estime que le transporteur devrait être libre de choisir lui-même les limites de vitesse pour ses véhicules. Le conducteur a ajouté que la mise en place de limiteurs de vitesse obligatoires sur tous les camions au Canada provoquerait beaucoup plus d'embouteillage et, par le fait même, réduirait la sécurité routière.

Les limites de vitesse ne semblent pas jouer un rôle dans l'embauche de nouveaux conducteurs. Le transporteur privé reçoit des demandes de nombreux candidats qui veulent travailler à titre de camionneur pour l'entreprise, alors que le transporteur pour compte d'autrui éprouve davantage de difficulté à attirer des conducteurs qualifiés, ce qui peut s'expliquer par un problème plus général de recrutement de conducteurs et le manque de disponibilité dans cette région plus reculée de l'Est de l'Ontario. Certains propriétaires-exploitants qui voulaient travailler pour le transporteur pour compte d'autrui ont décidé de se trouver du travail ailleurs lorsqu'ils ont pris connaissance de l'exigence d'installer des limiteurs de vitesse.

9. Sécurité

Les deux transporteurs notent le rendement de leurs conducteurs en fonction des infractions liées à la vitesse (que ce soit par rapport à leur politique interne en la matière ou par rapport aux normes des provinces ou des États) et des

autres infractions non liées à la vitesse. Ces dernières peuvent être signalées à l'interne (insubordination) ou dans les provinces et les États (par ex., ceinture de sécurité non bouclée et surcharge).

Un examen des infractions liées à la vitesse chez les deux transporteurs montre que celles-ci sont relativement peu nombreuses. Dans le cas du transporteur pour compte d'autrui, aucune tendance ne peut être dégagée (ni à la hausse ni à la baisse). Pour ce qui est du transporteur privé, les infractions liées à la vitesse (par rapport à sa politique interne) ont sensiblement augmenté à la suite de la mise en place de son nouveau système (PeopleNet). Cette augmentation reflète davantage la capacité de détection accrue du système PeopleNet qu'une véritable hausse du taux d'infraction.

Le pourcentage de dépassement des vitesses permises constitue une autre mesure de rendement importante qu'utilisent les deux transporteurs, et ce, pour chaque conducteur. Ces pourcentages, calculés mensuellement, ont diminué au cours de la dernière année pour l'ensemble du parc du transporteur pour compte d'autrui.

Les deux transporteurs notent également les infractions liées à la vitesse commises par leurs conducteurs en faisant le compte des contraventions pour excès de vitesse qu'ils reçoivent (tant au Canada qu'aux États-Unis). Ces contraventions sont souvent données sur des routes autres que des autoroutes, où la vitesse maximale permise est moins élevée. On a constaté que les contraventions pour excès de vitesse étaient plutôt rares et qu'elles ne présentaient aucune tendance (ni à la hausse ni à la baisse).

Les deux transporteurs gardent en dossier d'autres types d'infractions (qu'elles soient internes ou externes). La plupart des infractions internes ne sont pas liées à la sécurité (par ex., insubordination et non-respect de l'interdiction de fumer dans la cabine du camion). Les infractions externes sont des contraventions émises aux conducteurs pour diverses infractions au Code de la route (Ontario) ou aux lois applicables dans les autres provinces ou les États américains. Des données sur les infractions figurent à l'**annexe D**.

Les deux représentants ont jugé qu'ils possédaient un meilleur dossier que bon nombre de propriétaires-exploitants grâce à la vitesse réduite à laquelle roulent leurs camions. Ils ont examiné tous les accidents impliquant des camions de

leurs parcs, qu'ils se soient produits sur la propriété de leur entreprise ou sur une voie publique. Le transporteur pour compte d'autrui considère que les accidents qui entraînent des dommages de l'ordre de 1 000 \$, une blessure ou la mort doivent être déclarés. Le transporteur privé, quant à lui, juge que tous les accidents (même ceux qui ne causent que des dommages mineurs) doivent être déclarés.

Environ la moitié des accidents déclarés s'étaient produits à une vitesse relativement faible, n'avaient entraîné que des dommages matériels et impliquaient un camion heurtant un autre véhicule, ou vice versa (par ex., un camion qui recule dans une plate-forme de chargement ou un lève-palette qui endommage un camion) sur la propriété de l'entreprise. En ce qui concerne les autres accidents, on a noté les faits suivants :

- le transporteur pour compte d'autrui avait tous les ans, en moyenne, vingt accidents à grande vitesse sur l'autoroute;
- le transporteur privé avait tous les ans, en moyenne, cinq accidents à grande vitesse sur l'autoroute;
- il ne semble pas qu'il y ait eu de collisions arrière provoquées par des camions appartenant au transporteur pour compte d'autrui ou au transporteur privé ou que des véhicules se soient retrouvés sous ces camions lors d'un accident se produisant à grande vitesse;
- aucun des accidents ne semble avoir été causé par la fatigue;
- on a constaté que le camionneur était moins souvent jugé responsable de l'accident que l'autre conducteur.

Le représentant du transporteur privé a mentionné qu'à plusieurs reprises, d'autres conducteurs avaient embouti leurs camions au moment où les camions sortaient de l'autoroute et s'engageaient sur la route près de leur siège social. Les camions ne roulaient pas à la vitesse maximale permise sur l'autoroute au moment de l'impact, mais étaient plutôt en train de décélérer pour s'engager sur la bretelle de sortie.

Des données sur les accidents figurent à l'**annexe E**.

10. Concurrence sur le marché

Le transporteur pour compte d'autrui avoue qu'il est quelque peu désavantagé par rapport aux autres entreprises de camionnage lorsque le délai est serré. Il estime toutefois jouir d'un avantage sur ses concurrents grâce à ses économies de carburant. La majorité de ses clients accordent une place importante à la sécurité et à l'environnement. Le transporteur pour compte d'autrui se présente donc comme une entreprise qui possède un bon dossier de sécurité et qui se soucie de l'environnement (en réduisant sa consommation de carburant). Certains clients demandent même à voir son dossier de sécurité et veulent savoir quelles initiatives en la matière il a mises en place. D'autres clients, comme IKEA, ne font affaire qu'avec des entreprises qui appliquent des politiques écologiques.

À cause de l'augmentation du prix du carburant, le représentant de la gestion du transporteur pour compte d'autrui croit que les propriétaires-exploitants commencent à se réglementer eux-mêmes, reconnaissant qu'ils ne peuvent demeurer concurrentiels que s'ils réduisent aussi la vitesse de leurs camions.

L'incidence des contrôles de la vitesse sur la concurrence est moins importante pour le transporteur privé, car son principal concurrent applique déjà une politique de contrôle de la vitesse. Le représentant du transporteur privé a indiqué que son entreprise a un meilleur dossier en ce qui concerne le respect des délais de livraison que son principal concurrent, qui confie une bonne partie de ses livraisons aux propriétaires-exploitants.

CONCLUSION (deuxième partie)

Conclusions tirées de l'étude de cas :

- Les deux transporteurs contrôlent la vitesse depuis un bon moment (environ vingt ans) – c'est pourquoi il n'existe pas de données portant sur la période précédant la mise en place des contrôles de la vitesse.
- Les contrôles de la vitesse ont été mis en place afin d'améliorer le rendement du carburant et de réduire les risques d'accident.
- La vitesse est gérée à l'aide d'une politique d'entreprise qui a recours à des limiteurs de vitesse, et les infractions sont réglées au moyen d'un système progressif de mesures disciplinaires.
- Les deux transporteurs croient que les contrôles de la vitesse ont donné lieu à une amélioration du rendement du carburant parmi de nombreux autres facteurs.
- L'incidence des contrôles de la vitesse sur le rendement du carburant ne peut pas être précisément quantifiée.
- Les deux transporteurs croient que les contrôles de la vitesse ont permis de réduire l'usure des moteurs, des freins et des pneus.
- Les deux transporteurs ont fait état d'un faible taux d'infractions liées à la vitesse.
- Les conducteurs interrogés ne pensent pas que les contrôles de la vitesse aient entraîné d'importants problèmes d'exploitation ou de sécurité.
- Les conducteurs ont manifesté un peu de frustration à l'égard des contrôles de la vitesse, mais cette frustration ne semble pas avoir eu de répercussions négatives sur leur niveau de stress ou de satisfaction professionnelle.
- Il est difficile de mesurer précisément les effets des contrôles de la vitesse sur la sécurité; cependant, le bilan des accidents ne permet pas de penser que ceux-ci sont reliés aux limiteurs de vitesse.
- Sur la base d'observations empiriques, les deux transporteurs croient que les contrôles de la vitesse ont contribué à une diminution du nombre d'accidents.
- Par rapport à leurs concurrents, les deux transporteurs ne semblent pas être désavantagés sur le marché à cause de leur politique de contrôle de la vitesse.

ANNEXES



ANNEXE A – DONNÉES SUR LES DÉPLACEMENTS

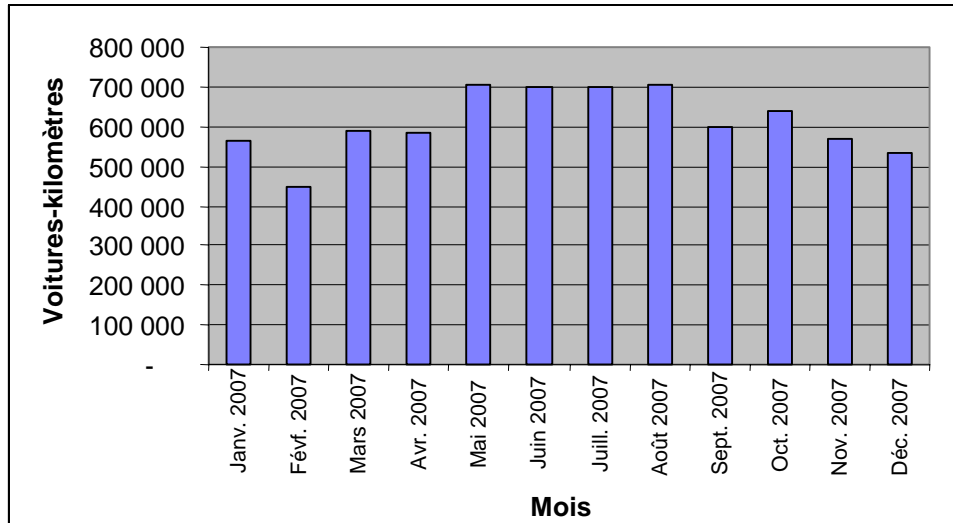


Figure A-1 : Nombre de kilomètres parcourus mensuellement par l'ensemble des véhicules du transporteur privé (données pour l'Ontario seulement, 2007)



ANNEXE B – CONSOMMATION DE CARBURANT

Consommation de carburant

En 2007, le nombre de milles parcourus au gallon a atteint 4,75 (49,5 L/100 km) pour l'ensemble des véhicules du transporteur privé. Le transporteur a fourni à Synectics des données hebdomadaires sur le nombre de milles parcourus au gallon pour l'ensemble de son parc de véhicules. Ces données ont été transformées en nombre de litres consommés par 100 kilomètres. La **figure B-1** illustre la consommation hebdomadaire de carburant (L/100 km) du transporteur privé, de janvier 2007 à mars 2008.

Le transporteur pour compte d'autrui a également fourni à l'équipe de consultants des données mensuelles sur le nombre de milles parcourus au gallon pour l'ensemble de ses véhicules. Ces données ont été converties en nombre de litres consommés par 100 kilomètres. La **figure B-2** illustre la consommation mensuelle de carburant (L/100 km) du transporteur pour compte d'autrui, de janvier 2006 à janvier 2008.

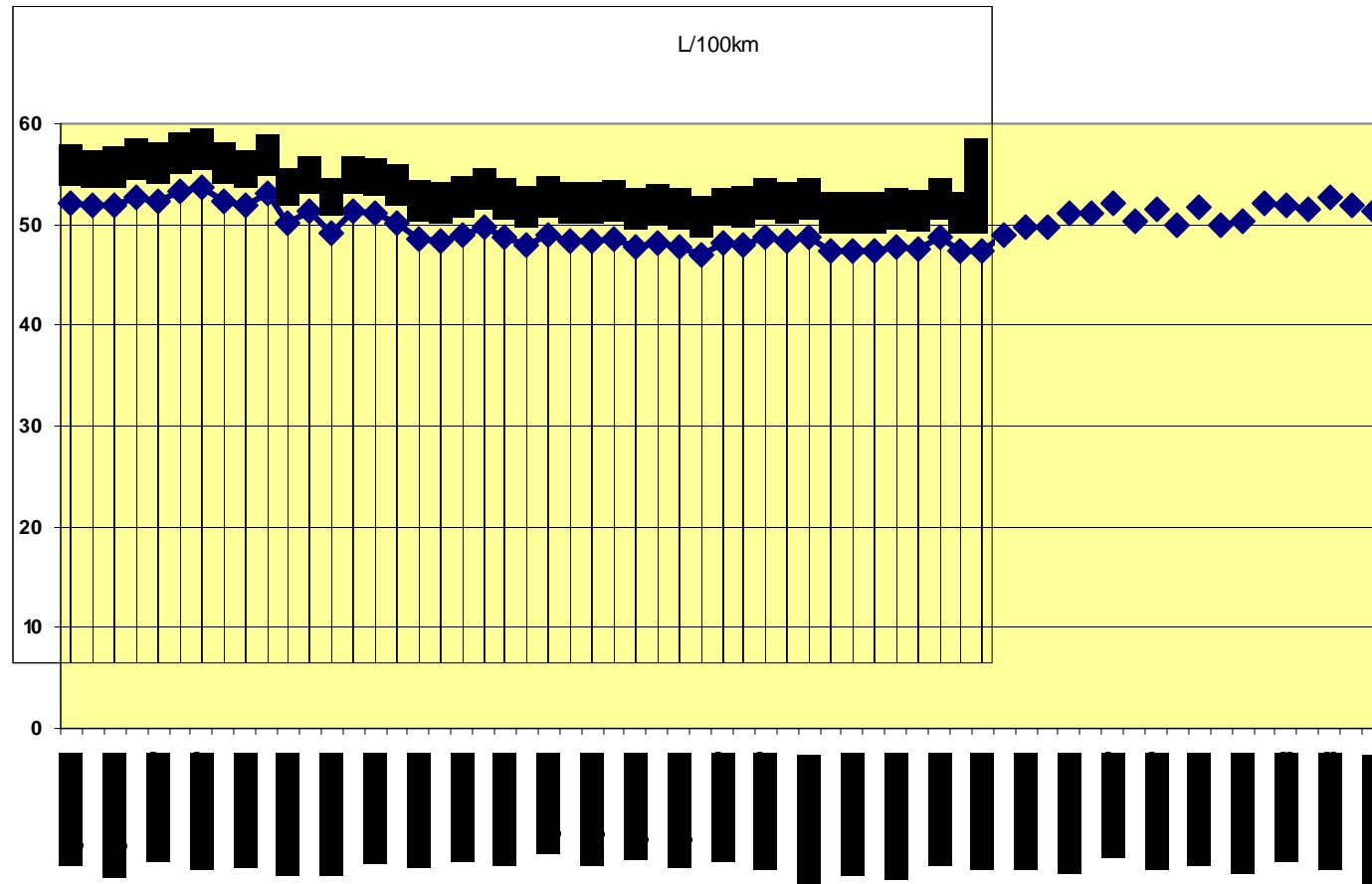


Figure B-1 : Consommation de carburant (L/100 km) de l'ensemble des véhicules du transporteur privé (de janvier 2007 à mars 2008)

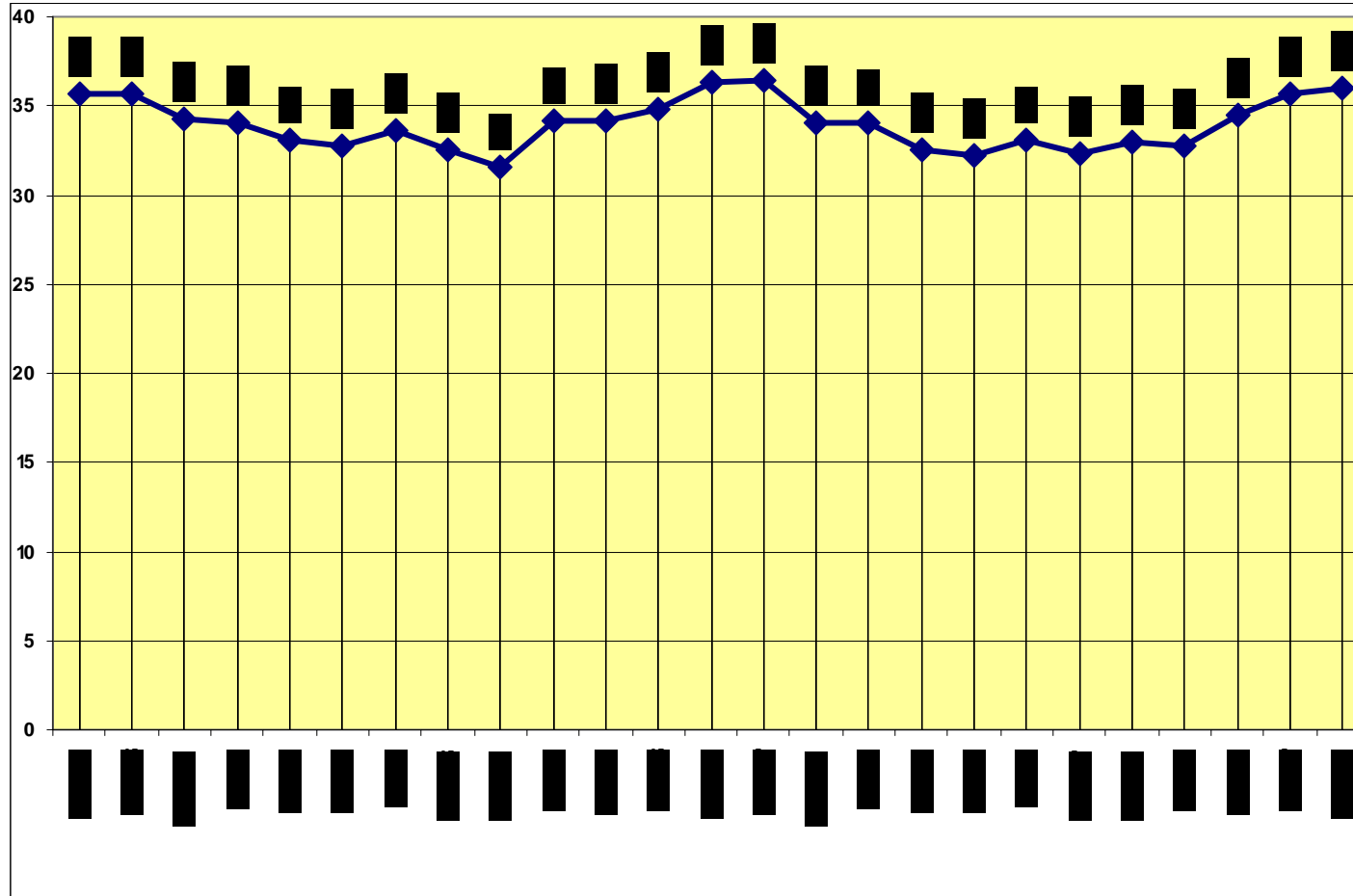


Figure B-2 : Consommation de carburant (L/100 km) de l'ensemble des véhicules du transporteur pour compte d'autrui (de janvier 2007 à janvier 2008)

ANNEXE C – COÛTS D’ENTRETIEN

Coûts d’entretien et de réparation

Le **tableau C-1** présente les coûts d’entretien et de réparation approximatifs des pièces directement liées aux MCE, moteurs, pneus et freins, pour l’ensemble des véhicules du transporteur pour compte d’autrui, de mars 2007 à février 2008.

Tableau C-1 : Coûts d’entretien et de réparation

Article	Coût total approximatif (main-d’œuvre, pièces et entretien externe)	Coût approximatif par mille (kilomètre)
Freins (tracteurs)	143 000 \$	0,0085 \$ (0,0053 \$)
Freins (remorques)	140 000 \$	0,0042 \$ (0,0026 \$)
Freins (semi-remorques à triple essieux)	49 000 \$	0,0211 \$ (0,0131 \$)
Instruments électriques ou électroniques à fonctions multiples	800 \$	0,000 \$ (0,000 \$)
Moteurs	180 000 \$	0,0107 \$ (0,0066 \$)
Accessoires électriques	11 000 \$	0,0007 \$ (0,001 \$)
Pneus (tracteurs)	254 000 \$	0,0151 \$ (0,0093 \$)
Pneus (remorques)	412 000 \$	0,0124 \$ (0,0077 \$)
Pneus (semi-remorques à triple essieux)	34 000 \$	0,0144 \$ (0,0089 \$)
Total (tracteurs)	1,6 million \$	0,0956 \$ (0,0593 \$)
Total (remorques)	1,3 million \$	0,0385 \$ (0,0239 \$)
Total (semi-remorques à triple essieux)	345 000 \$	0,1552 \$ (0,0962 \$)



Le transporteur privé n'a pas été en mesure de fournir de données précises sur les coûts d'entretien (ventilés comme ci-dessus). Le coût total d'entretien et de réparation des tracteurs et des remorques (tous les types) s'élevait à quelque 1,27 million de dollars pour l'année 2007.



ANNEXE D – DONNÉES SUR LES INFRACTIONS

Infractions

Le **tableau D-1** présente le nombre d'infractions à la vitesse critique maximale permise et d'infractions pour excès de vitesse ayant entraîné une contravention qui ont été commises par le transporteur privé pour les années 2004 à 2007. Les infractions à la vitesse critique maximale permise se produisent lorsqu'un camionneur dépasse 114,99 km/h, soit la vitesse critique maximale permise. L'augmentation de ce type d'infraction en 2007 s'explique par la mise en place du nouveau système PeopleNet vers la fin de 2006.

Tableau D-1 : Infractions à la vitesse critique maximale permise et infraction pour excès de vitesse ayant entraîné une contravention

Année	Infractions à la vitesse critique maximale permise	Infractions pour excès de vitesse ayant entraîné une contravention
2004	4	2
2005	8	0
2006	5	2
2007	24	1

Le **tableau D-2** présente le nombre d'infractions internes non liées à la vitesse et le nombre d'infractions au *Code de la route*, non liées à la vitesse, en Ontario.

Tableau D-2 : Infractions internes (non liées à la vitesse) et infractions au *Code de la route*

Année	Infractions internes (non liées à la vitesse)	Infractions au <i>Code de la route</i>
2004	13	3
2005	12	6
2006	5	6
2007	6	4



La proportion totale de temps pendant lequel l'ensemble des camionneurs du transporteur privé dépassait la vitesse maximale autorisée en 2007 était de **1,06** p. 100.

La **figure D-3** montre le pourcentage de temps pendant lequel les camionneurs du transporteur pour compte d'autrui dépassaient la vitesse maximale autorisée, de janvier 2007 à janvier 2008.

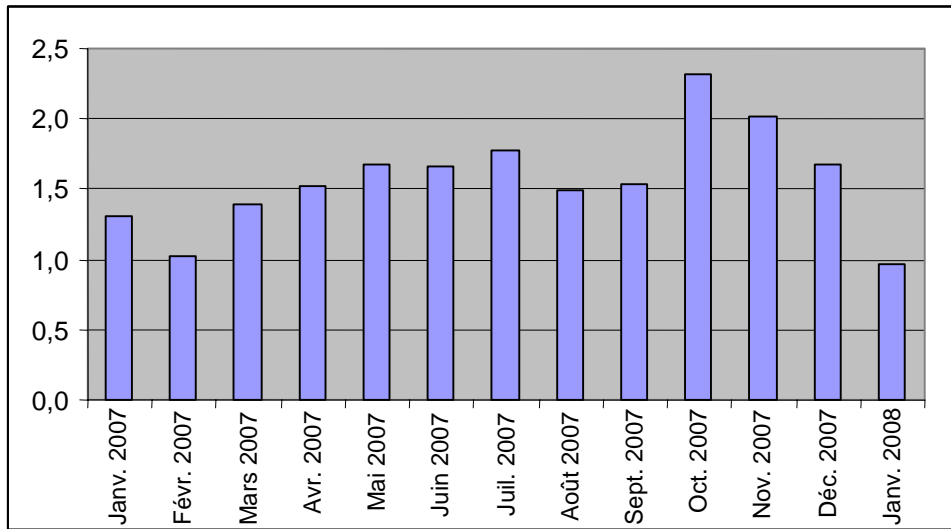


Figure D-3 : Pourcentage de temps pendant lequel les camionneurs du transporteur pour compte d'autrui dépassaient la vitesse maximale autorisée, soit 105 km/h



ANNEXE E – DONNÉES SUR LES ACCIDENTS

La **figure E-1** présente le nombre annuel d'accidents qui se sont produits sur les autoroutes au cours des quatre dernières années et qui impliquaient des camions du transporteur pour compte d'autrui. Les accidents survenant ailleurs que sur les autoroutes n'ont pas été examinés. Les contrôles de la vitesse ne constituent pas un problème sur les autres routes, car la vitesse permise y est moins grande. Il est à noter que l'augmentation des accidents peut s'expliquer en partie par la récente acquisition d'une autre entreprise de camionnage, ce qui a fait augmenter le nombre de camions du transporteur.

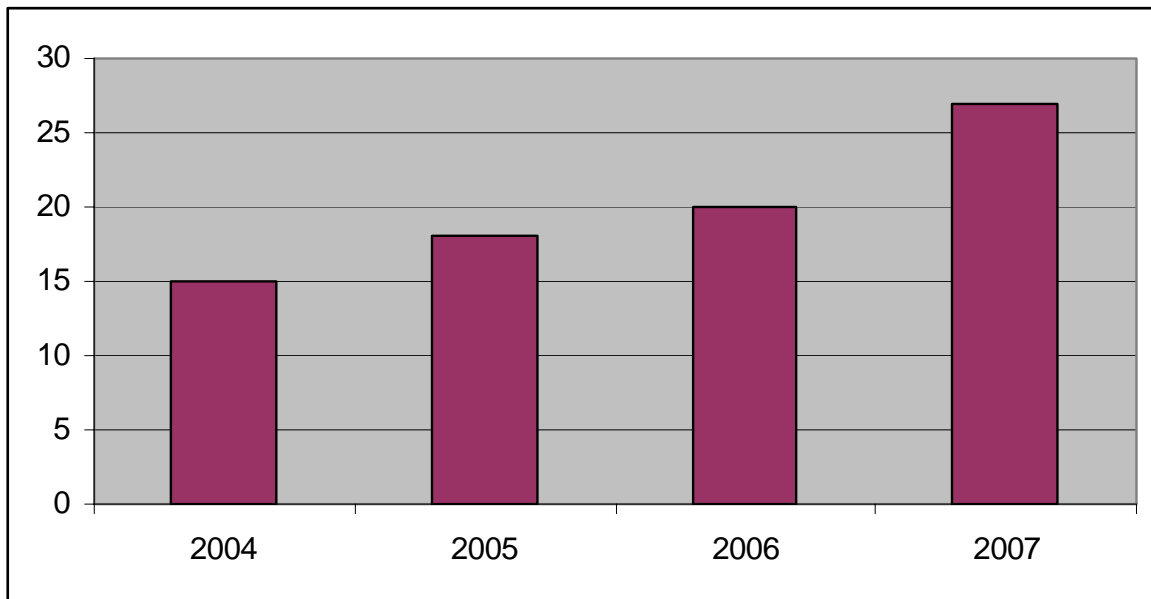


Figure E-1 : Accidents sur les autoroutes qui impliquaient des camions du transporteur pour compte d'autrui (2004 – 2007)

La **figure E-2** présente les catégories d'accidents qui se sont produits sur les autoroutes entre 2004 et 2007 et qui impliquaient des camions du transporteur pour compte d'autrui. Les catégories « collision causée par un autre véhicule », « accrochage latéral dû à un changement de voie » et « collision arrière » représentent les types d'accidents les plus fréquents. La catégorie « collision arrière » ne précise pas quel véhicule emboutit l'autre (le camion du transporteur pour compte d'autrui ou l'autre véhicule). Toutefois, comme il a déjà été mentionné, le transporteur pour compte d'autrui a déclaré qu'aucun véhicule n'avait embouti (à grande vitesse) l'arrière d'un de ses camions. Compte tenu de cette affirmation, on pourrait supposer que les collisions arrière impliquant un camion du transporteur pour compte d'autrui se sont produites à vitesse réduite (peut-être en raison du mauvais temps ou d'un embouteillage) ou que le camion du transporteur est celui qui a heurté l'arrière de l'autre véhicule.

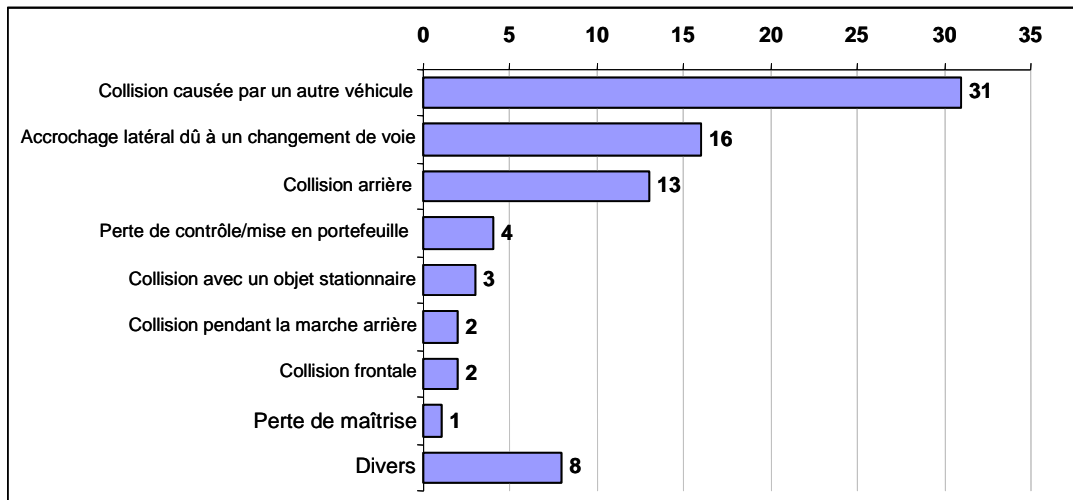


Figure E-2 : Catégories d'accidents sur les autoroutes qui impliquaient des camions du transporteur pour compte d'autrui (2004 – 2007)



La **figure E-3** présente le nombre annuel d'accidents qui se sont produits sur les autoroutes au cours des quatre dernières années et qui impliquaient des camions du transporteur privé. Les accidents survenant ailleurs que sur les autoroutes n'ont pas été examinés. Les contrôles de la vitesse ne constituent pas un problème sur les autres routes, car la vitesse permise y est moins grande.

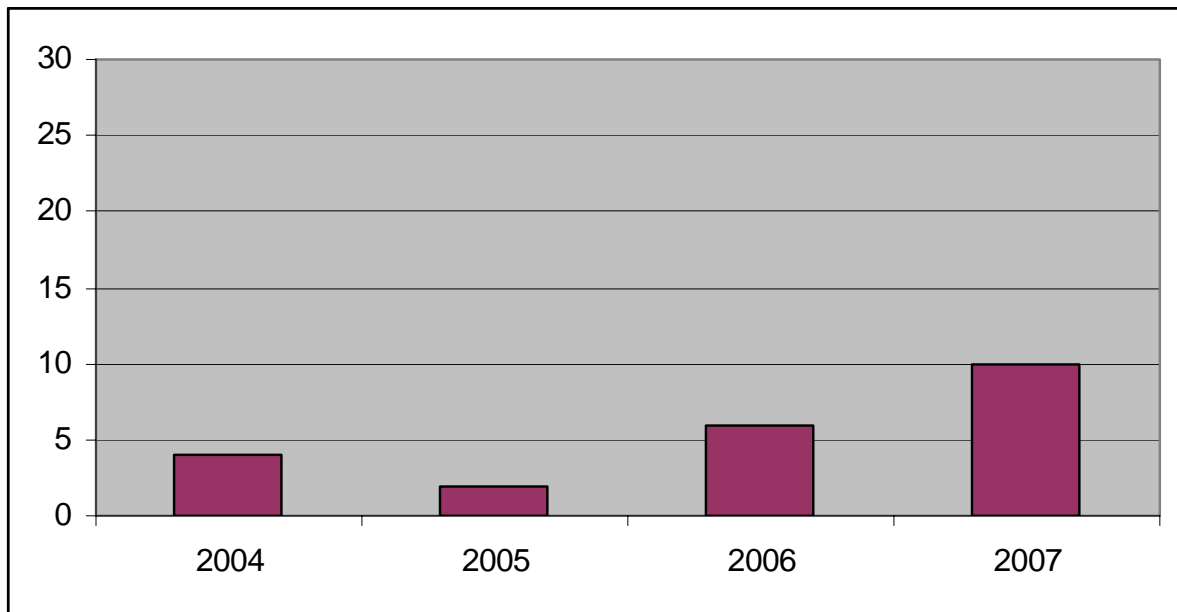


Figure E-3 : Accidents sur les autoroutes qui impliquaient des camions du transporteur privé (2004 – 2007)

La **Figure E-4** présente les catégories d'accidents qui se sont produits sur les autoroutes entre 2004 et 2007 et qui impliquaient des camions du transporteur privé. Les accrochages latéraux dus à un changement de voie représentent la moitié des accidents. Dans deux des cinq collisions arrière, c'est l'autre véhicule qui a embouti l'arrière de la remorque. Comme il a été mentionné plus haut, le transporteur privé a fait observer que les collisions arrière survenaient à la bretelle de sortie que doivent emprunter les camionneurs pour s'engager sur la route menant à leur siège social.

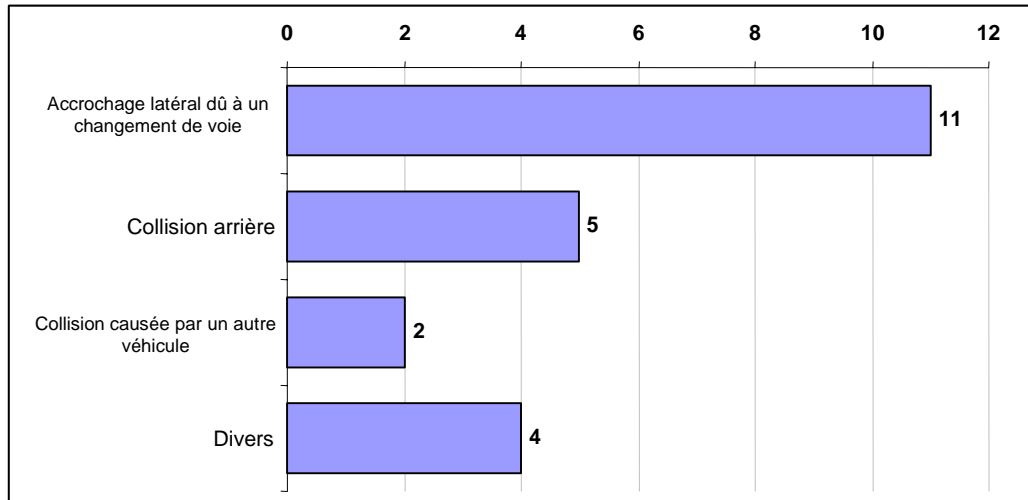


Figure E-4 : Catégories d'accidents sur les autoroutes qui impliquaient des camions du transporteur privé (2004 – 2007)

CONCLUSION

Trois grandes conclusions se dégagent de notre examen des données existantes sur les limiteurs de vitesse.

Les *économies de carburant* liées aux limiteurs de vitesse peuvent être importantes et pourraient s'élever jusqu'à 250 millions de dollars par an pour l'industrie des transporteurs au Canada. Ces économies sont le principal facteur qui pousse la plupart des transporteurs à mettre en œuvre des stratégies en matière de limiteur de vitesse.

Les *avantages pour l'environnement* sont également importants et pourraient se traduire par une réduction éventuelle des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'ordre de 0,6 mégatonne par an. Les questions environnementales constituent probablement le principal élément moteur qui amène certaines provinces (Québec et Ontario) à appliquer des règlements relatifs au limiteur de vitesse.

De nombreux transporteurs reconnaissent l'intérêt d'une stratégie et d'un programme efficaces en matière de limiteur de vitesse, dont la mise en œuvre constitue une *bonne décision d'affaires* et procure au transporteur un avantage concurrentiel. Nombre d'entre eux ont déjà réalisé des économies d'entretien, de carburant et de coûts d'exploitation, et commencent à reconnaître les avantages de tels programmes pour l'environnement, sans compter que ces derniers aident à réduire le nombre d'accidents.

Ensemble, ces trois conclusions indiquent que les limiteurs de vitesse obligatoires procurent des avantages considérables à l'industrie, au gouvernement et au grand public.

