

# Barrières au commerce interprovincial en camionnage



**Octobre  
2023**



# Alliance Canadienne du Camionnage

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération d'associations provinciales de camionnage. Avec plus de 4 500 membres transporteurs, l'Alliance représente un vaste éventail des acteurs de l'industrie – des transporteurs de toutes les tailles, de toutes les régions, et œuvrant dans divers créneaux et niches de spécialité. L'essentiel du membership de l'ACC est constitué de petites et moyennes entreprises. Toutefois, l'ACC représente également certaines des plus grandes entreprises de transport d'Amérique du Nord. Le travail de l'ACC relève de son conseil d'administration, constitué principalement de PDG, de présidents et de cadres de haut niveau d'entreprises de camionnage de partout au pays.

*L'ACC est le représentant national de l'industrie lorsqu'il s'agit de faire valoir son point de vue sur des enjeux politiques, réglementaires et législatifs, en plus de mener des activités de relations publiques au nom de l'industrie.*

## À PROPOS DE L'INDUSTRIE

Notre économie est très diversifiée, allant de l'agriculture aux ressources naturelles en passant par le secteur manufacturier et l'économie du savoir – tous des secteurs qui dépendent du transport de marchandises d'une manière ou d'une autre. L'industrie génère plus de 65 milliards \$ de revenus par an, le camionnage pour compte d'autrui comptant

pour plus de 40 milliards \$ de ce total. En termes de PIB, le secteur des services de transport représente 4,2 % du rendement économique annuel. Le camionnage occupe une plus grande part de cette activité que les modes de transport aérien, ferroviaire et maritime réunis. L'industrie du camionnage est la source de création de plus de 400 000 emplois directs au Canada – dont plus de 300 000 sont des chauffeurs de camion. Le segment pour compte d'autrui de l'industrie génère plus de 24 milliards \$ en revenus personnels chaque année, ce qui représente des retombées de 4,2 milliards \$ en impôts personnels sur le revenu et 4,1 milliards \$ en taxes indirectes pour le gouvernement.

« **Le camionnage est le mode de transport de marchandises prédominant au Canada, déplaçant environ 90 % de tous les aliments et produits de consommation et près des deux tiers (en valeur) des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Près de 1 % de la population canadienne et plus de 1,5 % de la main-d'œuvre »**

## L'ÉCONOMIE CANADIENNE ROULE PAR CAMION

Le camionnage est le mode de transport prédominant pour quelques raisons bien simples : il est flexible, ponctuel, et offre un service porte-à-porte que seuls les camions

peuvent procurer. Le camionnage travaille de pair avec les autres modes de transport, mais son principal marché est la livraison rapide de petites expéditions de produits de plus faible poids et à haute valeur ajoutée, sur des distances relativement courtes. Le système d'inventaire juste à temps, qui demeure l'une des clés de la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale, est conçu autour du camionnage. Les autres modes, comme le ferroviaire et le maritime, dominent le transport de produits plus lourds et de plus grande taille, et dont le délai de livraison est moins strict.

« **Le camionnage est une industrie intimement liée à la demande. Mieux va l'économie, mieux va le camionnage. À ce titre, le camionnage est un excellent indicateur de l'activité économique.** »

### **INVESTIR DANS UN SECTEUR DU CAMIONNAGE PLUS EFFICACE FERA CROÎTRE NOTRE ÉCONOMIE**

On pense généralement que la demande en services de camionnage est un dérivé de la demande en biens et services des industries qui servent les consommateurs. À titre d'exemple, la demande des consommateurs pour des biens vendus au détail alimente la demande en services de camionnage par le secteur de la vente au détail. Bien que ce soit vrai, d'autres mécanismes économiques entrent en jeu. Des services de camionnage plus efficaces et offerts à plus faibles coûts sont également des catalyseurs de croissance pour d'autres industries, tandis que des services de camionnage moins efficaces et à coûts plus élevés peuvent étouffer la croissance. Si on

prend le commerce de détail pour exemple, des coûts de camionnage plus faibles vont contribuer à faire baisser les prix des biens achetés par les consommateurs, stimulant ainsi la demande des consommateurs pour ces biens. Il est important de comprendre que les entreprises qui composent l'industrie du camionnage ne sont pas les seules qui ont un intérêt à l'égard de la durabilité du camionnage, et du modèle de camionnage longue distance en particulier. Les clients de cette industrie (les expéditeurs) et les clients de ces clients (le grand public) sont directement affectés, négativement ou positivement, par la capacité de l'industrie du camionnage à livrer plus efficacement les intrants des entreprises manufacturières et les produits finis au marché de détail. Le Conference Board du Canada a d'ailleurs émis cette mise en garde : « Nous prenons généralement pour acquis les avantages du transport de marchandises, en partie parce que le système fonctionne bien la plupart du temps – à tout le moins pour ce qui est de rendre disponible aux consommateurs tout un éventail de produits dans des délais acceptables. Toutefois, des perturbations dans le système de transport de marchandises peuvent avoir un impact rapide, rappelant aux consommateurs la valeur de ces services. » À titre de mode de transport prédominant au Canada, le camionnage transporte approximativement deux tiers de la valeur du commerce canado-américain et contribue davantage au PIB national que les modes aérien, ferroviaire et maritime combinés. Il ne fait aucun doute qu'une industrie du camionnage en santé est l'un des piliers fondamentaux sur lesquels repose une économie saine.



## Introduction

Les barrières au commerce interprovincial demeurent souvent ignorées pour de multiples raisons, dont les complexités juridictionnelles ou les problèmes perçus face à la perspective de travailler avec des parties prenantes multiples présentant des points de vue différents. Ces problèmes peuvent être résolus en mettant de l'avant une approche empreinte de collaboration et de gros bon sens afin de mettre en place des solutions, un processus qui, la plupart du temps, mène à des efficiences mutuellement avantageuses venant en appui aux entreprises canadiennes de façon directe et significative.

L'ACC et les associations provinciales membres ont eu l'occasion de rencontrer des représentants du Bureau du Conseil privé (BCP) afin de discuter des barrières qui affectent la fluidité et l'efficacité des mouvements des biens qui ont un impact sur notre chaîne d'approvisionnement intérieure. L'ACC salue l'approche choisie pour gérer ces enjeux aux facettes multiples ainsi que votre volonté d'exercer un rôle de leadership dans la mitigation des barrières au commerce intérieur qui affectent les entreprises de toutes les tailles à travers notre pays.

# Barrières au commerce interprovincial en camionnage

L'ACC a travaillé avec ses membres afin d'établir une liste de barrières au commerce interprovincial, notamment en prenant le pouls de transporteurs qui sont actifs dans plusieurs provinces, transportant différents types de produits et représentant de multiples segments de notre industrie. Ci-dessous se trouve une liste d'items soumis à l'ACC (sans égard à l'ordre d'importance), accompagnés d'exemples permettant de mieux illustrer ces enjeux ainsi que leurs impacts sur notre secteur, notre économie et la chaîne d'approvisionnement.

## **HARMONISATION ET AMÉLIORATION DES NORMES D'ENTRETIEN HIVERNAL DES ROUTES**

Le fait de ne pas pouvoir s'assurer que les routes sont dégagées et entretenues dans les meilleurs délais et selon des normes réciproques d'une

province et d'un territoire à l'autre continue d'être un irritant majeur pour les entreprises de camionnage et leurs chauffeurs. Des normes faibles ou inconstantes en matière d'entretien hivernal des routes créent un environnement où les chauffeurs de camion ne se sentent pas en sécurité sur nos routes, et cela les amène souvent à refuser de travailler lors de conditions météo hostiles en raison de préoccupations de sécurité. Cela crée par ailleurs des goulots d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement, faisant en sorte que les livraisons ne puissent pas être effectuées dans les délais habituels, créant un effet boule de neige sur les opérations de nos clients ainsi que sur les utilisateurs finaux de ces biens et services. Les provinces et territoires doivent travailler ensemble, potentiellement en formant un groupe de travail, afin d'harmoniser et d'améliorer les normes d'entretien hivernal des routes dans l'ensemble des juridictions.

### **Exemple d'impact →**

Pour chaque tranche de 1 km/h de réduction de la vitesse moyenne d'opération d'un camion sur des trajets de longue distance (80 km/h), on constate une réduction de 1,25 % de l'efficacité du camion et de son chauffeur si les routes ne sont pas suffisamment entretenues en hiver.

Avec les limites quotidiennes/hebdomadaires à la disponibilité d'un chauffeur, la réduction de la vitesse opérationnelle d'un segment d'autoroute peut faire en sorte que les chauffeurs soient dans l'obligation de prendre une période quotidienne de mise hors service de 10 heures supplémentaires, ou alors l'exigence pour compléter une remise à zéro des compteurs double, triple ou quadruple pratiquement les temps de transit entre les villes canadiennes.



## MEILLEUR ACCÈS AUX AIRES DE REPOS POUR LES CHAUFFEURS DE CAMION

Le besoin d'un robuste réseau d'aires de repos est en enjeu de longue date au sein de notre industrie, qui doit faire l'objet de discussions et d'actions dans le cadre d'un effort coordonné à travers le pays. Le sentiment d'urgence créé par ce manque d'aires de repos est encore plus grand lorsqu'on tient compte des règles sur les heures de service des chauffeurs de camion, qui prévoient des périodes de repos obligatoires chaque jour, qui sont validées par des dispositifs de consignation électronique (DCE) certifiés par des tierces parties et dont l'utilisation est obligatoire depuis peu à travers le Canada, ce que nous appuyons fortement. Dans plusieurs endroits du pays et le long du réseau routier national (RRN), le manque d'aires de repos

offrant un niveau de services et de sécurité pour accommoder tous les chauffeurs de camion, ou les distances entre elles qui excèdent les lignes directrices de la conception du RRN, créent des barrières inutiles au transport interprovincial des biens et des éléments de stress additionnels pour notre industrie, déjà aux prises avec une pénurie de chauffeurs. Ces situations deviendront encore plus aigües alors que notre industrie poursuivra sa marche déjà entamée vers la décarbonation, et que des infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant à travers toutes les juridictions seront nécessaires, en plus des aires de repos. Cet enjeu commande un engagement à déployer un effort coordonné de planification et de financement par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux dès que possible.

### Exemple d'impact →

Les lignes directrices de la conception du RRN stipulent que des aires de repos devraient se trouver à toutes les heures ou deux heures de conduite, soit à tous les 80 à 160 kilomètres de distance. Un chauffeur à qui on ne peut garantir un espace de stationnement pourrait raccourcir sa journée de travail d'une heure, de deux heures, de trois heures ou plus encore afin de s'assurer qu'il se conforme aux règles sur les heures de service, limitant ainsi sa productivité. Chaque heure d'inactivité d'un chauffeur/camion représente un impact de 7 à 10 % sur son efficacité.

Des chauffeurs désireux de maximiser leur temps de conduite sans disposer d'espaces de stationnement tel que prescrit par les lignes directrices de conception du RRN pourraient se voir obligés de se stationner sur des accotements d'autoroutes ou des bretelles d'accès/de sortie, ce qui peut compromettre la sécurité ou se traduire par des amendes pour stationnement illégal.

Parmi les exemples relevés par les associations provinciales de camionnage où les distances de 80 à 160 km ne sont pas respectées sur des segments du RRN, on retrouve :

### Colombie-Britannique —

La majorité des aires de repos en Colombie-Britannique sont dépourvues des services de base et son souvent au-delà des distances de 80 à 160 km. Le manque d'éclairage et de zones suffisamment vastes pour accommoder les configurations de véhicules lourds, malgré le fait qu'il s'agisse un important corridor commercial liant le Canada au reste du monde via les ports les plus actifs du Grand Vancouver, représentent un défi de taille. Parmi les segments autoroutiers priorités par les membres de la British Columbia Trucking Association (BCTA), on retrouve :

Route 1 (en particulier au nord et à l'est de Hope), route 5 (en particulier à l'extérieur du réseau Coquihalla) route 16, route 3 et route 97.

### Alberta —

Autoroute 35, de Peace River à High Level (295 km) sans aire de repos. Autoroute 40, de Grande Prairie à Grande Cache (190 km) sans aire de repos.

### Saskatchewan —

La route 1 couvre 655 km à travers la province. Selon les lignes directrices du RRN, il devrait y avoir de 4 à 8 aires de repos le long de la route 1. En ce moment, on ne retrouve que deux établissements privés, situés à Moose Jaw et à Balgonie, qui sont à environ 100 km de distance. Il s'agirait des deux seuls endroits le long de l'autoroute qui sont conformes aux lignes directrices du RRN. Autrement, il n'y a aucune autre aire de stationnement sur la route 1.

### Manitoba —

La route Transcanadienne traverse 490 km du Manitoba et offre deux aires de repos à l'est de Winnipeg. Il n'y a rien sur les 317 km qui séparent l'ouest de Winnipeg de la frontière avec la Saskatchewan. La route 6 (route de raccordement au Réseau routier national) en direction nord vers Thompson au Manitoba n'a aucune aire de repos sur 760 km. Le Manitoba a désespérément besoin d'infrastructures dans cette région.

**Ontario —**

Route 11, Ryland à Nipigon (environ 395 km) : des aires de repos ne sont disponibles qu'entre la Journée nationale des patriotes (ou fête de la Reine) et l'Action de grâce. Sur la route 17 entre Wawa et Marathon (environ 390 km), une seule aire de repos (Struthers) avec deux places de stationnement et des toilettes et un autre emplacement à 15 km au nord de Wawa, avec une ou deux places de stationnement - pas de toilettes.

**Québec —**

Route 117, Val-D'Or à Mont-Laurier (289 km) et route 138 entre Tadoussac et Sept-Îles (426 km), des relais routiers et des aires de repos supplémentaires sont nécessaires.

**Nouveau-Brunswick —**

Route #2 entre Perth-Andover et Fredericton (nord/sud, entre Edmundston et Woodstock en particulier. Dans ce cas, la préoccupation en matière d'aires de repos est le fait que cette route est souvent extrêmement dangereuse en période hivernale - dégagement de la route insuffisant. D'autre part, il y a très peu d'endroits où se ranger entre ces deux points. La route 17 est également dépourvue d'aires de repos.

**Terre-Neuve —**

Route 1. Il y a un grave manque d'aires de repos à Terre-Neuve et la Transcanadienne 1 est une autoroute à 2 voies à travers la province.

## **DOUBLEMENT DE LA ROUTE 185 AU QUÉBEC**

Si le projet se concrétise, ce doublement connecterait tout l'est du Canada avec des autoroutes à quatre voies, de Halifax à Toronto. La mise à niveau de la route 185, souvent citée comme l'une des plus dangereuses au Canada, devrait sans aucun doute améliorer la sécurité routière. D'une perspective commerciale, elle permettrait également à l'industrie du camionnage d'y faire circuler de grands trains routiers (GTR) de Halifax à Toronto, rendant la livraison des biens beaucoup plus efficace tout en réduisant les émissions. Selon ce que

l'ACC comprend de la situation, le financement nécessaire au doublement de la route 185 est disponible, mais le parachèvement de cette infrastructure cruciale a été retardé, entre autres, en raison des étapes à l'égard des processus d'expropriation. L'ACC, l'Atlantic Provinces Trucking Association (APTA) et l'Association du camionnage du Québec (ACQ) continuent de mobiliser activement leurs gouvernements respectifs sur ce sujet. L'ACC, l'APTA et l'ACQ exerceront une vigile constante afin que le doublement de la route 158 soit complété en 2026 comme envisagé par le Gouvernement du Québec.



**Exemple →**

Le doublement de la route 185 aiderait à la fois le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse à être plus compétitifs dans leurs mouvements de marchandise, en plus de contribuer de façon significative au PIB annuel. Des gains allant de 1 milliard \$ à 1,78 milliard \$ en PIB national; 350 à 600 millions \$ pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse; et 100 à 160 millions \$ pour le Québec et l'Ontario. À l'inverse, si la route 185 n'est pas doublée d'ici 2028, les pertes économiques pour le Nouveau-Brunswick pour ce seul corridor sont d'une valeur nette (somme globale aujourd'hui) de près de 3 milliards \$ en PIB perdu au cours de la prochaine décennie. Le coût total de l'inaction peut être mesuré de quatre principales manières (1) accroissement des coûts de 20 - 30 % [perte de compétitivité]; (2) augmentation des émissions de carbone; (3) augmentation des problèmes de sécurité; (4) impacts directs sur les chauffeurs qui empruntent cette route.

**HARMONISATION DES GTR DANS LES PROVINCES DE L'OUEST**

Certains transporteurs dans l'Ouest canadien ont mis en lumière le besoin d'harmoniser encore davantage certaines exigences, comme les normes de formation d'une province à l'autre en ce qui a trait à leurs programmes de grands trains routiers (GTR). Ces exigences peuvent également s'appliquer aux conditions d'émission de permis et à l'harmonisation des permis de conduire et des certifications requis pour les chauffeurs opérant ces véhicules. L'harmonisation de ces exigences permettra également de réduire les tracasseries administratives et de permettre le mouvement plus harmonieux des véhicules GTR à travers l'Ouest canadien. Deux différents protocoles d'entente spécifiquement relatifs aux GTR ont été établis (2012) pour les opérations doublées sur autoroutes à péage et (2014) pour les opérations doublées dans les Rocheuses dans l'Ouest canadien, les gouvernements de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Saskatchewan étant les parties signataires :

« Les parties à ce protocole d'entente visent à réduire les barrières à l'efficacité du transport interprovincial en s'entendant sur des normes communes pour l'opération de grands trains routiers (GTR), tout en s'assurant que le niveau de sécurité routière soit rehaussé et que l'infrastructure autoroutière soit protégée. »

L'industrie est enthousiaste à l'idée de rencontrer l'ensemble des gouvernements afin de poursuivre ces discussions dans le but d'harmoniser les règles encore davantage.

**ENJEUX DE TRANSPORT SURDIMENSIONNÉ/EN SURCHARGE**

Les entreprises qui transportent de l'équipement surdimensionné et de poids très lourd, comme des grues, de la machinerie lourde de terrassement et d'excavation, des pales d'éoliennes ainsi que d'autres produits cruciaux

pour les grands projets d'infrastructures et de construction ont clairement indiqué que ce segment a rapidement besoin d'une modernisation visant à réduire les processus inefficaces qui peuvent engendrer des délais dans des projets d'infrastructure en raison d'entraves inutiles. Cela inclut l'élaboration d'un système électronique d'émission de permis afin de moderniser les approbations de permis, qui permettrait d'éviter les délais dans les projets de construction. Il y a également des barrières entre les provinces, comme des définitions différentes de lever et de coucher du jour entre les provinces de l'Ouest, qui créent des contraintes illogiques qui entravent le mouvement des chauffeurs de camion et de ces produits surdimensionnés, ayant un impact sur le délai de réalisation de ces projets. Une entente sur des définitions harmonisées à travers toutes les provinces devrait être l'objectif ultime afin d'abattre ces barrières.

Parmi les autres éléments qui sont d'une étendue plus large, mais qui relèvent des mêmes enjeux opérationnels de transport surdimensionné/en surcharge nécessitant une harmonisation, on retrouve :

- **Exigences de dégagement minimal dans les zones de construction :** L'ACC est favorable à l'idée de passer en revue les amendements réglementaires ou législatifs dans chaque juridiction qui ont trait à l'établissement de dégagements horizontaux et verticaux minimaux pour les zones de construction, comme celles en place dans des juridictions telles que le Manitoba, afin de contrôler la configuration des zones de construction de manière constante et de faciliter le déplacement des cargaisons surdimensionnées. Cela permettrait également de moderniser l'autoattribution de permis pour ces types d'équipements, retirant des délais administratifs.
- **Normes nationales pour la hauteur des ponts :** Étudier comment la hauteur des ponts sur le RRN peut être établie selon des normes minimales à l'avenir permettrait d'assurer une prévisibilité et une constance opérationnelles, en plus de faciliter le passage de cargaisons en excès de hauteur en réduisant la paperasserie et en rendant plus fluide le processus administratif d'émission de permis.

### Exemples →

Un grand pourcentage des restrictions de dégagement sont souvent floues et laissées à la discrétion des entrepreneurs en construction, ce qui demande des révisions constantes et exigeantes en main-d'œuvre par le personnel d'émission des permis avant qu'un permis puisse être délivré. Des permis approuvés une journée peuvent être révoqués le lendemain en raison de changements dans la configuration de la construction ou pire encore, la cargaison arrive alors que de l'information inexacte a été transmise à l'agent de permis et au transporteur, ce dernier ne pouvant que constater que les dégagements sont insuffisants, ce qui peut se traduire par une collision ou des dommages à l'infrastructure. La mise en place de contrôles qui spécifient que les zones de construction doivent se conformer à certaines dimensions permettrait de faciliter le passage d'un plus haut pourcentage de cargaisons surdimensionnées typiques et de s'assurer que des permis peuvent être émis de façon plus expéditive ou que des systèmes automatiques/ en ligne d'émission de permis puissent être utilisés plus efficacement. Availability of Motor Carrier Information

## DISPONIBILITÉ D'INFORMATION SUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Le fait d'avoir un système centralisé où les données de sécurité et autres types d'informations, comme la vérification de conformité aux lois du travail et aux taxes, et disponible à toutes les entreprises de camionnage opérant au Canada, permettrait d'assurer que des règles du jeu équitables s'appliquent à notre secteur. Cela rehausserait par ailleurs le niveau d'imputabilité des expéditeurs/clients en leur donnant accès à de l'information relative à la conformité des entreprises de camionnage qu'ils sélectionnent. Un accès rapide et assuré à ces données permettra de combattre l'utilisation du modèle

d'évitement fiscal « Chauffeur inc. » par des transporteurs qui ont adapté ce stratagème non conforme à leur stratégie d'affaires. L'identification facilitée des transporteurs impliqués dans Chauffeur inc. améliorera la transparence dans l'industrie et permettra de lutter plus efficacement contre d'autres problèmes liés à cet enjeu, par exemple l'exploitation des travailleurs. La possibilité d'avoir accès à cette information à travers l'industrie au Canada est une demande de longue pour nombre d'entre nous. Les entreprises de camionnage utilisent également les profils de transporteurs établis par les provinces/territoires afin de les aider à identifier d'autres partenaires transporteurs qualifiés avec lesquels ils peuvent faire affaire.

**Exemple →**

Si un expéditeur potentiel désire valider qu'il travaille avec un transporteur réputé, il doit se procurer des données de conformité provenant de sources multiples. Cela demande un investissement significatif en temps et une connaissance du type de données à passer en revue et de la manière de les obtenir de différentes agences provinciales et/ou fédérales :

- Les données de performance des transporteurs en matière de sécurité, comme les taux de collisions ou de mises hors service doivent être obtenues ou demandées via l'agence provinciale responsable de la surveillance du respect du Code canadien de sécurité. Le niveau de détails et les types de données qui sont disponibles varient grandement d'une province et d'un territoire à l'autre.
- Les données de rémunération des travailleurs, telles que le nombre d'employés enregistrés, ou le nombre de plaintes ne sont accessibles que par le biais des agences provinciales de santé et sécurité au travail. Une fois de plus, le type de données disponibles varie grandement d'une province et d'un territoire à l'autre.
- L'accès à des données sur la conformité au paiement de taxes et impôts peut exiger des demandes écrites, à la fois aux agences fédérales et provinciales

Par ailleurs, lorsqu'un transporteur est enregistré auprès de multiples juridictions canadiennes, cette information doit être recueillie dans chaque province/territoire où le transporteur a des opérations.

## ÉLABORATION D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION/D'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES CAMIONS

L'ACC est fortement en faveur d'un système de supervision et d'imputabilité s'appliquant à toutes les entreprises de camionnage opérant sur les routes canadiennes dans une perspective de sécurité, peu importe la juridiction où se trouve leur siège social. Cela peut se réaliser en s'assurant que chaque système provincial et territorial suive les normes prescrites par le Code canadien de sécurité (CCS), et que ces systèmes produisent de l'information compatible et comparable

sur le niveau de performance en matière de sécurité des entreprises de camionnage. Si des incohérences existent dans les systèmes actuels, un effort coordonné doit être déployé de manière à harmoniser ces informations là où c'est nécessaire. Si cette harmonisation n'est pas possible, l'élaboration d'un système national devant régler ces enjeux doit être envisagée. Ce processus doit également s'assurer que les gouvernements provinciaux et territoriaux se conforment entièrement à leurs obligations en vertu de la Loi sur les transports routiers, qui exige la supervision et la mise en application des réglementations visant les transporteurs qui opèrent dans leurs juridictions.



**Exemple →**

La manière dont les transporteurs sont cotés et supervisés varie grandement d'une province à l'autre. Voici quelques exemples :

**Délais —**

La période au cours de laquelle un événement de non-conformité ou des points CCS affectent la cote d'un transporteur peut varier, certaines juridictions ne tenant compte que des événements survenus au cours de la dernière année et d'autres basant leur évaluation sur plusieurs années. Cela crée un déséquilibre dans la durée pendant laquelle des événements de non-conformité affectent les paramètres de performance d'un transporteur en matière de sécurité.

**Seuils****d'intervention —**

Le moment auquel une province intervient auprès d'un transporteur non conforme par le biais d'une lettre d'avertissement, d'un contrôle en entreprise ou d'autres sanctions varie grandement selon les provinces. Deux transporteurs ayant le même nombre d'événements de non-conformité peuvent encourir des sanctions différentes selon la juridiction où ils sont enregistrés. Pire encore, une province peut décider de mettre en place une intervention alors qu'une autre décidera de ne pas le faire, sur la base du même nombre d'événements de non-conformité. D'autre part, la méthodologie utilisée pour calculer les niveaux de conformité n'est pas toujours publique, rendant impossible d'établir l'ampleur du déséquilibre entre les juridictions.

**Contrôles en entreprise —**

La méthodologie et le système de pointage varient grandement d'une province et d'un territoire à l'autre. Il n'y a aucune constance quant à ce qui se soldera en un échec entre les juridictions, ce qui signifie que les mêmes contrôles pourraient mener à des résultats différents.

Le résultat de ces déséquilibres est que certains transporteurs non conformes vont se « magasiner une juridiction ». Ces transporteurs vont transférer, sur papier, leurs opérations vers une province où il y a moins de supervision et de mise en application des règlements à titre de technique d'évitement.

Par ailleurs, les « transporteurs caméléons » exploitent souvent le manque d'harmonisation entre les provinces/territoires pour éviter les poursuites, interventions ou autres pénalités associés à de mauvaises performances en matière de sécurité. Les transporteurs caméléons sont des entreprises qui ignorent sciemment les règles de sécurité en fermant artificiellement les portes de leur entreprise lorsque leur dossier se détériore, puis renaissant sous une autre identité afin de blanchir leur dossier. Ces transporteurs passent souvent d'une juridiction à l'autre lorsqu'ils se réincarnent, puisqu'ils savent que le manque de communication entre les provinces/territoires les aidera à passer sous le radar.



## **RESTRICTIONS DE POIDS AU PRINTEMPS ET RESTRICTIONS ROUTIÈRES**

La mosaïque de réglementations sur le poids à travers les juridictions lors de la saison printanière engendre des défis logistiques ainsi que des inefficacités de chaîne d'approvisionnement lorsque des biens sont expédiés sur le territoire de plus d'une province. L'impact de ces restrictions pourrait même être plus prononcé pour les transporteurs qui utilisent les routes rurales à l'intérieur des provinces. Les flottes qui utilisent les routes rurales ont de plus en plus de difficulté à s'engager à plein dans des opérations commerciales tout en respectant les différentes restrictions routières en place dans les municipalités et juridictions provinciales. Les variations dans les restrictions de poids et les restrictions routières peuvent accroître de façon significative le temps de transport et compliquer inutilement les opérations. Aussi, le fait de pouvoir compter sur de l'information à jour sur les conditions routières, ou un pôle central qui affiche les fermetures de routes, les inondations, les avalanches, etc. en temps réel serait un outil fort utile pour les transporteurs et les chauffeurs de camion et assurerait plus d'efficacité et de ponctualité dans la livraison des cargaisons interprovinciales. Il est recommandé d'amorcer des discussions coordonnées entre les différentes juridictions, de manière à établir une feuille de route permettant d'aplanir ces difficultés.

## **ACCÈS ÉTENDU AU SERVICE CELLULAIRE**

L'échange sans délai de données et l'utilisation de la technologie pour partager de l'information à travers diverses plateformes aident à assurer

que notre secteur puisse continuer à répondre aux besoins de la chaîne d'approvisionnement du Canada de manière aussi fluide que possible. Cela inclut les communications entre les chauffeurs et les répartiteurs, et le relais d'informations relatives aux cueillettes et livraisons, ainsi que d'autres processus qui sont cruciaux à des opérations de camionnage efficaces. Toutes ces actions sont dépendantes de la disponibilité d'un service Internet et cellulaire constant et fiable. L'étendue de l'accès au service cellulaire, en particulier sur des segments de routes éloignées qui desservent d'importants corridors de transport à travers le Canada, est absolument nécessaire pour les entreprises et les chauffeurs qui opèrent dans les régions nordiques, notamment à des fins de santé et sécurité lorsqu'ils sont sur la route.

## **ACCÈS ÉTENDU AUX DONNÉES COMMERCIALES**

Enfin, des représentants du BCP ont insisté pour dire que des initiatives fédérales sont présentement en mode planification afin d'accroître et d'étendre l'accès aux données, ce qui sans aucun doute renforcerait encore davantage le commerce interprovincial et l'impact économique du transport de marchandises. En raison du manque significatif de données qui sont disponibles à notre industrie, l'ACC appuiera fortement toute initiative permettant de créer ou d'améliorer l'accès rapide à des données précises liées à notre industrie et à d'autres modes de transport. L'Alliance accueillera à bras ouverts de nouvelles discussions à ce sujet, notamment la manière dont nous pouvons contribuer à l'effort de cueillette des données.



## Conclusion et Prochaines Étapes

L'ACC souhaite vous remercier une fois de plus pour votre leadership quant à l'avancement de ces enjeux. L'Alliance espère que cette correspondance puisse servir de base à de nouvelles discussions ainsi qu'à l'élaboration d'un plan de travail coordonné et axé sur la collaboration afin de régler ces irritants. C'est

également avec plaisir que nous accueillerions la possibilité de discuter de ces questions avec le ministre LeBlanc dans l'avenir. Comme toujours, l'ACC et les associations de camionnage provinciales demeurent disponibles afin de procurer de l'information et du soutien additionnels s'ils devaient s'avérer nécessaires.

**Contact →**

Plus d'information auprès des Affaires publiques de l'ACC à [publicaffairs@cantruck.ca](mailto:publicaffairs@cantruck.ca)



555 Dixon Road, Toronto, ON M9W 1H8

(416) 249-7401 | [govtaffairs@cantruck.ca](mailto:govtaffairs@cantruck.ca)

Suivez-nous sur [X@cantruck](#) | [cantruck.ca](http://cantruck.ca)