

Par courriel : soci@sen.parl.gc.ca

Le 18 avril 2018

Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie
Le Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Objet : Légalisation de la marijuana et postes critiques au point de vue de la sécurité

Mesdames, Messieurs,

L'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est une fédération des associations provinciales de camionnage, qui représente un vaste échantillon de l'industrie du camionnage et compte plus de 4 500 transporteurs membres. Les membres de l'ACC emploient directement environ 150 000 Canadiens et sont responsables de la prestation de 70 % des services de fret routier au pays. L'industrie du camionnage crée plus de 400 000 emplois directs au Canada, dont 300 000 consistent à conduire des camions.

Le gouvernement du Canada a déposé un projet de loi (C-45) visant à légaliser la consommation de marijuana à des fins récréatives. Au fur et à mesure que ce processus avance, l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) est d'avis que nous ne devrions pas perdre de vue les éventuelles répercussions sur la sécurité du public et du milieu de travail.

La consommation dans la population générale ainsi que les rapports sur la conduite sous l'influence de la drogue, ont augmenté dans les États du Colorado et de Washington depuis qu'ils ont légalisé la marijuana. Même si certains minimisaient les conséquences potentielles de la légalisation de la marijuana à des fins récréatives, l'ACC est d'avis qu'elle entraînera des répercussions considérables sur la société, sur le milieu de travail et sur la sécurité routière.

Au cours des 20 dernières années, la plupart des entreprises de notre secteur de l'industrie ont pris des initiatives pour s'assurer que les conducteurs sont aptes au travail et qu'ils ne conduisent pas sous l'influence de l'alcool ou de drogues. Il est de pratique courante, dans ce secteur, que les entreprises adhèrent à des politiques strictes de tolérance zéro qui exigent que les conducteurs soient sobres à 100 % lorsqu'ils sont au travail.

Au Canada, seulement 0,7 % de toutes les personnes ayant subi des blessures mortelles après avoir conduit un véhicule avec les facultés affaiblies étaient des conducteurs de semi-remorque. Ce taux est de 195 % inférieur à celui des conducteurs de véhicules à passagers et de 178 % inférieur à celui des conducteurs de motocyclettes. Comme l'a indiqué la Fondation de recherches sur les blessures de la

route (FRBR) dans son plus récent bulletin de la sécurité routière sur les gros camions : « les conducteurs de gros camions impliqués dans des accidents mortels ont rarement les facultés affaiblies par l'alcool » [TRADUCTION]. Le ministère des Transports de l'Ontario s'est fait l'écho de ce sentiment dans son Rapport annuel sur la sécurité routière en Ontario (RASRO) en déclarant que « [les conducteurs de gros camions] sont moins susceptibles [comparativement aux autres conducteurs impliqués dans les mêmes accidents] d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou des drogues ». De même, au Québec, lorsqu'on compare le nombre d'infractions entraînant des points d'inaptitude lors de la conduite d'un véhicule lourd ou d'un tracteur routier, on constate que le taux est négligeable, c'est-à-dire seulement 0,007 % de toutes les infractions en 2015. En 2015, l'Alberta n'a rapporté aucune victime de collision avec une semi-remorque dont le conducteur était sous l'influence de la drogue.

Partout au pays, les camions sont parmi les véhicules les plus sécuritaires sur la route. En ce qui a trait à la conduite avec facultés affaiblies, ce secteur de l'industrie jouit d'une bien meilleure feuille de route que celle des autres conducteurs, et l'ACC veut la maintenir. Après tout, l'industrie du camionnage partage son milieu de travail avec le public.

Étant donné les risques pour la sécurité associés à la consommation d'alcool et de drogues (y compris la marijuana), l'ACC appuie une approche de tolérance zéro en matière de conduite avec facultés affaiblies. En retour, le gouvernement a également la responsabilité de fournir aux employeurs des attentes claires concernant la consommation de drogues et d'alcool, surtout aux entreprises qui emploient des travailleurs occupant des postes critiques au point de vue de la sécurité. L'ACC suggère d'adopter une politique de tolérance zéro pour les personnes sous l'influence de l'alcool et des drogues (y compris la marijuana) au travail.

De plus, si la responsabilité de gérer ce risque doit revenir aux employeurs, il est impératif de leur permettre d'appliquer des mesures en milieu de travail pour atténuer les risques pour les employés et le public. Il pourrait notamment s'agir d'autoriser les employeurs à instaurer des politiques exhaustives de tests de dépistage en milieu de travail, comme celles qu'exige la *Federal Motor Carrier Safety Administration* (FMCSA) des États-Unis. Toutes les entreprises de camionnage et tous les camionneurs canadiens qui entrent aux États-Unis sont assujettis aux lois américaines sur les tests de dépistage de drogues et d'alcool, qui exigent de tels tests comme condition d'emploi, sur une base aléatoire, en présence de soupçons raisonnables, après un accident et au moment d'un retour au travail. Ces lois énoncent également le protocole à suivre pour ces tests, leur fréquence ainsi que les substances visées. Toutes les entreprises canadiennes exerçant des activités aux États-Unis doivent observer ces règles depuis 1995.

Depuis l'instauration du régime de dépistage, dans les années 1990, les États-Unis ont pratiquement éliminé les problèmes de drogues et d'alcool dans l'industrie du camionnage. Il importe également de noter que les règles américaines ne font aucune distinction entre l'usage récréatif et l'usage médical de la marijuana, et l'ACC suggère que le Canada emboîte le pas. Les conducteurs de véhicules commerciaux et ceux qui occupent des postes critiques au point de vue de la sécurité devraient être tenus de respecter les mêmes normes de sobriété, sans égard à la nature récréative ou médicinale de la consommation.

Le projet de loi C-46 contient une disposition qui autorise essentiellement des contrôles aléatoires en bordure de route. Il est à la fois raisonnable et nécessaire de combiner cette mesure à un programme complet de tests en milieu de travail pour les conducteurs de véhicules commerciaux, y compris des tests aléatoires. Comme il a été mentionné, l'expérience des États-Unis montre que des programmes de dépistage approfondis constituent un puissant moyen de dissuasion. Si le gouvernement du Canada est déterminé à assurer la sécurité de nos routes, il faut que les employeurs de notre secteur disposent des outils dont ils ont besoin pour apporter leur contribution.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à communiquer directement avec le soussigné ou avec Jonathan Blackham de l'ACC, (jonathan.blackham@cantruck.ca).

Je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Stephen Laskowski
Président

c.c. Sénateur Larry Smith, larry.smith@sen.parl.gc.ca
Sénateur Yuen Pau Woo, YuenPau.Woo@sen.parl.gc.ca
Sénateur Joseph Day, joseph.day@sen.parl.gc.ca
Sénateur Peter Harder, peter.harder@sen.parl.gc.ca