

# ANALYSE D'IMPACT SUR LA FENÊTRE-LIMITE DES HEURES DE SERVICE POUR LE COMPTE DU CCATM

Rapport du processus de consultation

---

## Historique

Ce rapport décrit et documente la composante consultation auprès des intervenants relativement à l'analyse d'impact sur la fenêtre-limite de 18 heures de service qu'a entreprise le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Le règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux est à l'étude depuis le début des années 1990 par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. En février 2003, un règlement fédéral a été proposé et depuis ce temps, les administrations membres du CCATM se penchent sur des problématiques techniques afin de répondre aux commentaires des intervenants qui ont été émis au cours du procédé fédéral de notification publique.

En septembre 2004, le Conseil des ministres a chargé le CCATM de procéder à une évaluation objective de l'impact qu'aurait le prolongement de la fenêtre-limite des 18 heures du quart de travail, en consultation avec tous les intervenants, y compris les conducteurs. Le Conseil d'administration du CCATM a nommé un comité directeur qui incluait des représentants gouvernementaux de l'Alberta, du Québec, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de Transports Canada et du Secrétariat du CCATM. Le mandat du projet a été finalisé le 8 octobre 2004.

## Approche privilégiée

Au départ, un document concept a été mis au point afin de résumer les rouages propres aux fenêtres de 16 et de 18 heures afin de faire en sorte que toutes les parties comprenaient la problématique et les paramètres de l'examen. Ce document renfermait aussi les questions qui seraient posées au cours des groupes de discussion ainsi qu'un formulaire de réponse pour guider les commentaires des intervenants. Ces documents se trouvent en annexe A du rapport original en anglais.

L'examen et le processus de consultation consistaient ensuite de trois volets séparés mais interreliés :

### 1. Consultation auprès des membres associés

Le 25 octobre 2004, un appel général aux commentaires a été lancé à l'ensemble des membres associés du CCATM, y compris à l'intention des intervenants réglementés et non-réglementés. Ces membres pouvaient consulter un lien Internet où étaient postés le document de conception, les annexes appropriées et les questions destinées aux groupes de discussion. Ces mêmes membres pouvaient alors soumettre les réponses en ligne par l'entremise d'un

gabarit Internet ou télécharger une copie papier du document de conception pour poster ou télécopier leurs commentaires au consultant retenu aux fins de l'analyse.

Cet appel aux commentaires a bien réussi. Les statistiques relatives à la page Web indiquent qu'environ 60 intervenants ont consulté le document de conception qui se trouvait sur le site Web du consultant, y compris 25 personnes et organismes qui ont soumis des renseignements relativement aux questions qui allaient être posées dans le cadre des groupes de discussion. Les réponses qui ont été reçues constituaient un échantillon représentatif des propriétaires exploitants, des transporteurs, des entreprises d'autobus, des associations de camionnage, des syndicats et des groupes d'intérêt.

Les réponses reçues ont été compilées en coordonnant les commentaires d'intervenants avec chacune des questions ciblées ainsi que par catégorie d'intervenant. Le sommaire des réponses a aussi été préparé et a été distribué au comité directeur ainsi qu'au panel d'experts, à la mi-novembre 2004.

## 2. Groupes de discussions avec les conducteurs

Environics Research Group a organisé les groupes de discussion avec les conducteurs commerciaux à Mississauga, Vancouver, Moncton, Winnipeg et Montréal. Dix telles séances de discussion ont été organisées entre le 28 octobre et le 4 novembre. Au total, 91 conducteurs ont participé aux travaux, dont 86 camionneurs et 5 conducteurs d'autobus. On remettait à chaque participant des honoraires de 150.00 \$. On leur demandait leur avis relativement aux pour et aux contre des fenêtres de 16 et 18 heures et ils pouvaient donner leur perception des incidences qu'aurait chacune des options sur la sécurité routière, la productivité, l'application de la loi et le travail administratif ainsi que sur les conditions de travail et le mode de vie des conducteurs. Le rapport d'Environics décrivant la méthodologie employée à l'intention des groupes de discussion ainsi que les résultats détaillés a été dévoilé le 15 novembre 2004.

## 3. Panel d'experts

Le Centre de développement des transports (CDT) de Transports Canada a rassemblé un panel d'experts afin de fournir une évaluation scientifique spécialisée sur une fenêtre de travail de 18 heures par rapport à une fenêtre de 16 heures. Les membres du panel ont été sélectionnés afin d'inclure un ensemble équilibré de compétences professionnelles, de connaissances et de points de vue. Le panel a délibéré à Montréal le 19 novembre et a dévoilé son rapport final le 26 novembre 2004.

Les renseignements et les données récoltés au cours des trois initiatives de consultation ont été examinés au cours d'une réunion avec des membres gouvernementaux du comité CR et des intervenants réglementés le 2 décembre 2004 à Ottawa. L'ordre du jour de la rencontre se trouve en annexe B (prière de consulter le

document original en anglais). Les activités et délibérations qui se sont déroulées au cours de cette journée en présence d'un facilitateur comprenaient :

- Un discours d'ouverture et une activité ayant pour but d'identifier les attentes des participants et de convenir d'un code de déontologie pour la rencontre
- Des présentations qui ont été suivies par une période de questions et une discussion relativement aux résultats récoltés par l'appel à tous pour recueillir des commentaires, par les groupes de discussion ainsi que par le panel d'experts
- Des présentations supplémentaires de la part de plusieurs participants à la rencontre
- Des activités de groupe en présence du facilitateur afin de prendre connaissance des réponses des participants relativement aux deux options et afin de recueillir les renseignements connexes
- Une discussion plénière afin d'identifier les secteurs où il y avait consensus
- Le mot de la fin et les grandes lignes des prochaines étapes du processus.

Quelque 33 participants ont pris part à la réunion, y compris les représentants de neuf administrations provinciales qui sont membres du comité CR, Transports Canada, l'Association canadienne du camionnage, Greyhound Canada, la Manitoba Trucking Association, Motor Coach Canada, l'Ontario Trucking Association, l'Owner Business Association of Canada (OBAC), l'OUIDA, la Petroleum Services Association, le syndicat des Teamsters ainsi que la Western Professional Trucking Association.

À la fin de la réunion, tous les participants (y compris les membres gouvernementaux du comité CR et les intervenants réglementés) ont rempli des cartes de commentaires afin d'évaluer la séance. Les commentaires ainsi formulés se trouvent en annexe C du document original en anglais.

Le comité CR s'est ensuite réuni le 3 décembre afin d'examiner les commentaires issus de ce processus consultatif et ses membres ont préparé une recommandation afin de la soumettre au CCATM le 7 décembre 2004.

### **Conclusions des membres associés**

Cette section contient le résumé des commentaires qu'ont formulés les membres associés dans le gabarit Internet (du consultant). Ces commentaires ont été soigneusement compilés en annexe D du document original en anglais.

Les intervenants devaient commenter les bons comme les mauvais côtés des deux options présentées :

	<i>Arguments en faveur</i>	<i>Arguments contre</i>
<i>Fenêtre de 16 heures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entretien la tendance des 24 heures de cycles de sommeil/éveil*</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Découragement tout repos supplémentaire lorsqu'il est requis</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourage l'efficacité aux chapitres de l'expédition et de la répartition</li> <li>• Plus facile à comprendre et à faire respecter</li> <li>• Perçue comme se conformant plus étroitement avec le règlement américain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Moins de temps disponible afin de composer avec les retards en cours de route et crée du stress et de la pression afin de rattraper le temps perdu</li> <li>• Les voyages aller-retour et des circuits plus habituels ne sont plus possibles</li> </ul>
<i>Fenêtre de 18 heures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage d'occasions de se reposer au cours de la journée de travail de sorte à ce que les conducteurs puissent mieux gérer la fatigue</li> <li>• Plus grande flexibilité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolonge la journée de travail sans obtenir de rémunération supplémentaire</li> <li>• Impact négatif sur la qualité de vie du conducteur</li> <li>• Entraînera probablement une réaction négative de la part du public</li> <li>• Potentiellement plus compliquée et de surcroît, difficile à faire appliquer du côté de la loi</li> </ul>

\* Le patron de 24 heures était un point majeur qu'ont soulevé plusieurs intervenants, bien que quelques-uns aient rétorqué que cela n'était pas pertinent puis que les quarts de travail commencent quotidiennement à différentes heures.

Les intervenants qui sont membres associés ont soulevé d'autres points connexes en répondant à l'aide du gabarit du consultant :

- Les fenêtres de 16 et de 18 heures étaient perçues comme étant désynchronisées par rapport à la situation qui prévaut aux États-Unis
- Inquiétudes relativement au stress, à la fatigue et à la sécurité routière
- Inquiétudes que les conducteurs seraient pénalisés en devant absorber les pratiques non efficaces de la chaîne d'approvisionnement
- Quelques intervenants ont soulevé des problématiques relatives à l'application de la loi et à la falsification de carnets de bord
- Tous les groupes d'intervenants se sont inquiétés de la qualité de vie des conducteurs et des conditions de travail au sein de l'industrie

### **Résultats des groupes de discussion avec les conducteurs**

Le rapport du 15 novembre 2004 de l'entreprise Environics Research Group relate les conclusions émanant des groupes de discussion avec les conducteurs commerciaux.

Les commentaires des conducteurs faisaient écho assez étroitement à ceux qu'ont formulés les membres associés – les conducteurs ont récité une liste très semblable de points en faveur mais aussi de points contre les deux options proposées. Lorsqu'on leur

a demandé s'ils préféreraient la fenêtre de 16 heures ou celle de 18 heures, les participants aux groupes de discussion ont indiqué une nette préférence pour la fenêtre-limite de 16 heures.

### **Conclusions de l'examen du panel d'experts**

Le rapport du panel d'experts fait état de la conclusion générale suivante relativement aux fenêtres de 16 et de 18 heures :

«Le Groupe d'experts appuie fortement le maintien de la journée de 24 heures, qui constituait une recommandation centrale scientifiquement fondée des groupes d'experts canadiens et américains qui ont étudié cette question en 1998. Notre groupe reconnaît la nécessité de restreindre la durée de la fenêtre de travail en fonction d'une journée de 24 heures. Les experts n'ont trouvé aucune preuve confirmant qu'une fenêtre de travail de 18 heures est compatible avec la protection de la santé et de la sécurité des conducteurs et du grand public. Bien que la fenêtre de travail de 18 heures soit pire qu'une fenêtre de 16 heures, il convient de mentionner, cependant, qu'aucune de ces deux fenêtres de travail en quarts partagés n'est recommandable, du point de vue de la santé et du rendement. De nombreuses preuves confirment toutefois que de longues périodes de travail, comme celles que prévoient les deux possibilités à l'étude, ont un effet négatif sur la santé, le rendement et la sécurité. L'industrie et le gouvernement doivent prendre des mesures proactives, et non pas seulement miser sur des quarts de travail partagés de plus longue durée, pour résoudre des problèmes d'exploitation et des questions comme les horaires de travail, les retards dans les opérations de chargement et de déchargement et l'accès facile aux aires de repos ou de sommeil.»

### **Séance de consultation avec les intervenants réglementés**

Les intervenants réglementés ont examiné et étaient généralement d'accord avec les conclusions découlant du processus de consultation.

Les participants ont établi un consensus à l'effet que l'option de la fenêtre-limite de 18 heures était moins acceptable que celle de 16 heures, bien que certains intervenants croyaient que ni l'une ni l'autre des options n'était acceptable et qu'une fenêtre plus courte devrait être envisagée.

Les participants ont aussi soulevé une gamme de problématiques en marge du mandat de la consultation sur les fenêtres de 16 et de 18 heures :

- La position très ferme qu'ont adoptée certains intervenants en faveur d'une fenêtre de travail plus courte (14 heures)
- L'importance que revêtait la technologie et la nécessité d'avoir recours à des enregistreurs de bord électroniques afin de traiter des problématiques administratives et d'application de la loi
- La nécessité de faire en sorte que la mise en œuvre du règlement soit effectuée avec transparence et cohérence partout dans les administrations

- Le besoin d'obtenir de meilleures données et d'effectuer l'examen et de quantifier le temps perdu en raison de délais à même la chaîne d'approvisionnement
- L'argument selon lequel l'industrie des autobus devrait bénéficier d'une dispense ou d'un règlement différent sur les heures de service afin de traiter de ses conditions de travail particulières
- L'industrie s'inquiète de façon générale de la santé et de la sécurité, de la gestion des parcs de véhicules, des conditions de travail, des taux, des niveaux de salaire et de l'économie de son secteur

Il faut souligner qu'on ne cherchait à obtenir aucun consensus relativement à ces éléments mentionnés ci-haut.

### **Évaluation de la qualité des données**

Le processus de consultation a recueilli des renseignements de très bonne qualité, compte tenu des contraintes de temps. Quelques facteurs donnent à penser que l'on puisse utiliser ces renseignements en toute confiance :

- Le taux de réponse à l'appel lancé à tous a été bon. Un tiers des membres associés ont consulté le document de conception électroniquement au site Web du consultant et 25 membres ont soumis des commentaires qui, dans la plupart des cas, étaient complets et bien présentés
- Les résultats convergeaient de façon importante depuis les trois avenues de consultation – membres associés, les groupes de discussion avec les conducteurs et le panel d'experts
- Les discussions avec les membres du comité directeur laissaient entendre que les données issues des consultations jouissaient d'une validité apparente puisqu'elles concordaient avec l'expérience et les attentes qu'avait le CCATM de la question. Bien peu d'anomalies ont été relevées dans les conclusions.
- La plupart des conclusions ont été corroborées et renforcées au cours de la séance de consultation avec les intervenants
- Une bonne tranche d'intervenants réglementés ont participé à la séance de consultation à leur intention, des personnes qui avaient une gamme de positions relativement à la problématique des heures de service.

Les données comportaient quelques restrictions mineures. Quelques participants de la séance de consultation ont suggéré que les groupes de discussion avec les conducteurs auraient pu être élargis afin d'englober une plus grande tranche de conducteurs. Les participants ont aussi fait valoir quelques secteurs à l'intérieur desquels le panel d'experts aurait pu examiner des renseignements supplémentaires. Certains étaient d'avis qu'une enquête nationale d'opinion aurait permis d'amasser davantage de données quantitatives sur les perceptions des conducteurs commerciaux. Ces limites étaient toutefois le fruit de contraintes de temps auxquelles s'est buté le processus et non un défaut quelconque des méthodologies employées.

## Observations

Comme cette forme de processus consultatif était relativement nouvelle pour le CCATM, il convient de noter quelques brèves observations à titre de conclusion :

1. En général, le processus a été bien reçu de la part des intervenants et de pareilles consultations devraient se poursuivre à l'avenir.
2. Il faudra soigneusement choisir les sujets faisant l'objet de consultations. Dans les faits, les fenêtres-limites de 16 et de 18 heures était trop pointues comme question de consultation pour qu'elles permettent de mener à bien un processus de consultation tant productif qu'efficace. Les sujets propres à consultation devraient être étendus et les organisateurs devraient inviter les participants à émettre des commentaires se rapportant à une plus grande gamme de problématiques.
3. L'approche consultative du projet a monopolisé énormément de ressources. Les prochaines initiatives devraient être plus modestes afin de recourir à des méthodologies de consultation moins onéreuses telles que des gabarits à même un site Web, des sondages ciblés, des documents de discussion, des formulaires de réponse et la participation aux sondages omnibus nationaux et provinciaux.

Préparé par

Professeur David Sheridan, B.Comm., M.A., Ed.D  
Expert-conseil principal et responsable  
SHERCON ASSOCIATES inc.  
[www.shercon.ca](http://www.shercon.ca)

8 décembre 2004