



## Rapport final

# ÉVALUATION COMMERCIALE ET CONCURRENTIELLE DES LIMITEURS DE VITESSE PRESCRITS POUR LES CAMIONS LOURDS EXPLOITÉS AU CANADA (T8080-07-0230-001)

Présenté à :

**Transports Canada  
Tour C, Place de Ville  
Ottawa (Ontario)**

Préparé par :

**Ray Barton Associates  
231, Hoylake Crescent  
Ottawa (Ontario)  
K1E 2M4**

**En association avec  
Garland Chow  
Lloyd Ash**

**Le 16 mai 2008**

TC 1002772



## **Avertissement**

**Le présent rapport reflète les opinions des auteurs, qui ne sont pas nécessairement celles de Transports Canada ou des conseils des sous-ministres et des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.**

## Sommaire

La présente étude évalue les répercussions sur le plan de la concurrence qui découleraient du fait de limiter par des moyens électroniques la vitesse des camions lourds au Canada. On y présente deux mises en situation : la première concerne l'application de la politique uniquement en Ontario et au Québec, et la seconde, l'application de cette même politique dans l'ensemble du pays.

### Utilisation de limiteurs de vitesse

L'utilisation de limiteurs de vitesse est répandue dans l'ensemble de l'industrie nord-américaine du transport routier. Selon des enquêtes réalisées aux États-Unis, on limite déjà la vitesse de 60 p. 100 des parcs de camions lourds. Comme cela est plus susceptible de se voir chez les parcs importants, on estime à 77 p. 100 la proportion de camions dont la vitesse est contrôlée au moyen de limiteurs. De telles enquêtes n'ont pas été menées au Canada, mais les données disponibles indiquent un niveau d'utilisation similaire. Presque tous les grands parcs sont dotés de limiteurs de vitesse, tandis que la plupart des petits parcs (en général de 10 à 20 camions) et la majorité des propriétaires-exploitants n'utilisent pas de limiteurs de vitesse ou les règlent à des vitesses élevées. La principale raison que l'on donne pour ne pas utiliser de limiteurs de vitesse est que l'on veut permettre au chauffeur de pouvoir modifier sa vitesse en fonction des conditions routières.

En général, la vitesse limite établie se situe entre 100 et 112 kilomètres à l'heure (km/h), et dans le cadre de ce projet, on a mesuré une vitesse moyenne de 105 km/h pour les parcs canadiens dotés de limiteurs de vitesse. Les résultats d'enquêtes menées aux États-Unis montrent une vitesse limite légèrement supérieure. Les propositions de l'Ontario Trucking Association (OTA)/l'Alliance canadienne du camionnage (ACC) et de l'American Trucking Association (ATA) visant à prescrire l'utilisation de limiteurs de vitesse qui limiteront respectivement la vitesse à 105 kilomètres à l'heure (km/h) et à 68 milles à l'heure (mi/h) [109,5 km/h], reflètent largement la pratique actuelle des importants parcs de véhicules.

En Amérique du Nord, la vitesse maximale des véhicules lourds varie de 80 km/h à 120 km/h, selon l'État/la province/le territoire. Au total, 23 États et 4 provinces permettent aux camions de régler le limiteur à une vitesse supérieure à celle de 105 km/h proposée. Les camions exploités dans des zones de compétence où la vitesse maximale est limitée et qui les traversent ne pourraient excéder 105 km/h dans ces zones, à moins qu'on ne choisisse de modifier le réglage du limiteur de vitesse avant d'y entrer et après les avoir quittées. Il faut de 5 à 10 minutes pour modifier le réglage du limiteur, ce que peut faire l'exploitant, à condition qu'il dispose des outils nécessaires, lesquels coûtent de 1 000 \$ à 2 000 \$.

L'argument sur le plan de la sécurité en ce qui a trait aux limiteurs de vitesse est que le fait de réduire la vitesse des véhicules lourds accroît la sécurité routière en réduisant le nombre de collisions et en en atténuant la gravité. Dans certaines situations, le fait de réduire la vitesse peut également permettre de réduire les différentiels de vitesse, ce qui améliore la sécurité routière. Selon des enquêtes menées sur l'utilisation de limiteurs de vitesse en Amérique du Nord, les gestionnaires de parcs de véhicules, particulièrement ceux des parcs importants, sont de cet avis.

L'argument contre les limiteurs de vitesse est qu'ils peuvent compromettre la sécurité dans des situations où il y a des différentiels de vitesse accrus entre les camions et les autres véhicules, comme lors du dépassement de véhicules plus lents ou les situations d'intégration à la circulation. Les propriétaires-exploitants et les gestionnaires de petit parc ont tendance à souscrire à ce point de vue. Dans ce contexte, les différentiels de vitesse peuvent atteindre 15 km/h lorsque la vitesse limite est de 120 km/h (120 km/h par rapport à 105 km/h) et davantage si on tient compte des vitesses réelles des véhicules, généralement supérieures à la limite de vitesse affichée.

### **Mise en situation 1 : L'Ontario et le Québec prescrivent l'utilisation de limiteurs de vitesse ne permettant pas d'excéder 105 km/h**

#### Répercussions sur les Maritimes

Si le Québec et l'Ontario prescrivaient l'utilisation de limiteurs de vitesse, on estime qu'environ 30 p. 100 des camions lourds des Maritimes devraient régler leur limiteur de vitesse en conséquence, étant donné l'interaction qui existe entre l'industrie du transport routier des Maritimes et celle du Québec et de l'Ontario. Dans le cadre de leurs pratiques de gestion, les parcs importants utilisent déjà la vitesse prescrite de 105 km/h ou moins; ils n'auraient donc pas besoin d'apporter des changements. Cependant, les propriétaires-exploitants estiment que cela aurait une incidence néfaste sur leur sécurité en raison de l'interaction camion-automobile accrue associée à la vitesse réduite des camions, et ce, particulièrement dans les zones de compétence où la vitesse permise est supérieure. Ils ont également noté que dans certains cas, cela pourrait avoir des effets néfastes sur leur productivité, car ils ne pourraient plus effectuer certaines livraisons tout en respectant les heures de travail quotidiennes prévues à la réglementation sur les heures de service. Des vitesses réduites feraient en sorte qu'ils devraient arrêter le soir près de leur destination et compléter la livraison le lendemain, ce qui leur ferait perdre une journée de salaire d'ici à ce qu'ils prennent la charge suivante. Ils ont indiqué que ces considérations sur le plan de la sécurité et de la productivité les amèneraient à éviter le Québec et l'Ontario. Toutefois, étant donné le rôle important que jouent l'Ontario et le Québec dans les profils de trafic du camionnage pour les Maritimes, de telles mesures pourraient s'avérer difficiles, car ils ignoreraient une grande partie de leur marché. Cette incidence serait atténuée dans la mesure où ils

investissent les ressources nécessaires pour modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie des zones de compétence concernées.

### Répercussions sur l'Ouest canadien

Contrairement aux Maritimes, seulement une petite partie de l'industrie du transport routier de l'Ouest canadien interagit avec l'Ontario et le Québec. Cela signifie que la majorité des activités des parcs de véhicules de cette région ne seraient pas touchées si l'Ontario et le Québec adoptaient la politique relative aux limiteurs de vitesse. Selon les meilleures estimations du conseiller, moins de 10 p. 100 des camions lourds de l'Ouest canadien seraient touchés si l'Ontario et le Québec prescrivaient l'utilisation de limiteurs de vitesse. Bien que la majorité des parcs de l'Est et de l'Ouest canadien limitent déjà la vitesse maximale à 105 km/h ou moins, une grande partie des petits parcs de l'Ouest devraient modifier les réglages pour ne pas excéder 105 km/h. Quant aux grands parcs de véhicules de l'Ouest canadien, ils ont déjà limité la vitesse à 105 km/h ou moins; ils satisfont donc déjà aux exigences relatives à la vitesse prescrite en Ontario et au Québec. Bon nombre de ces parcs sont exploités entre l'Est et l'Ouest canadien.

Selon les données disponibles en matière de vitesse pour la Colombie-Britannique, la vitesse des camions est déjà, en grande partie, sous la limite proposée de 105 km/h, en raison des contraintes imposées par le terrain montagneux. La mise en œuvre de la politique proposée en Colombie-Britannique aurait peu d'effet sur la vitesse des camions.

Les propriétaires-exploitants de l'Ouest canadien ont indiqué que si l'Ontario et le Québec mettaient en œuvre la politique relative aux limiteurs de vitesse, ils éviteraient d'y aller, car la vitesse réduite pour des voyages dans l'Ouest canadien et aux États-Unis, là où ils circulent principalement, représenterait un danger accru en raison de l'interaction automobile-camion. On s'est dit particulièrement préoccupé par la capacité de conduire de façon sécuritaire sur les routes à deux voies de l'Alberta et de la Saskatchewan, et les tronçons à deux voies de la Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario. Ils ont également indiqué que dans certaines circonstances, leur productivité pourrait être touchée négativement lors de parcours pendant lesquels, en vertu de la réglementation sur les heures de service, ils devraient s'arrêter le soir et compléter la livraison le lendemain.

Les exploitants pourraient atténuer ces préoccupations sur le plan de la sécurité et de la productivité en investissant dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée et en utilisant ces outils. On ne peut estimer le nombre de propriétaires-exploitants qui n'iraient plus en Ontario et au Québec en raison de la

prescription visant le réglage des limiteurs de vitesse dans ces provinces ni la proportion générale du trafic de camions qu'ils représentent.

### Répercussions sur la circulation entre l'Ontario/le Québec et les États-Unis

Les entreprises canadiennes qui transportent des marchandises aux États-Unis ne peuvent livrer concurrence aux parcs américains en ce qui concerne les trajets aux États-Unis. Cela signifie que les limiteurs de vitesse prescrits ne créeraient pas de problèmes sur le plan de la concurrence entre les transporteurs américains et canadiens qui vont aux États-Unis

Les camions de parcs américains qui vont au Québec et en Ontario devront être dotés d'un limiteur de vitesse réglé à 105 km/h pendant qu'ils sont dans l'une ou l'autre de ces deux provinces. Chez les grands parcs américains, on n'est pas préoccupé par la possible restriction de vitesse, car on conduit déjà à la vitesse prescrite proposée ou à des vitesses inférieures. Les personnes interrogées n'ont indiqué aucun problème sur le plan de la concurrence. On remarque que 47 p. 100 du trafic de camions au Canada et aux États-Unis (par la valeur des marchandises transportées) se déplacent entre l'Ontario et sept États voisins dont la vitesse limite pour les camions est de 65 mi/h ou moins. Cela signifie qu'à la vitesse permise, ils ne seraient pas touchés par la proposition.

D'autre part, les propriétaires-exploitants se sont dits très préoccupés par la vitesse limite établie à 105 km/h. En général, les propriétaires-exploitants ont des parcours plus longs, ce qui les expose à des États ayant des vitesses limites supérieures. Leur principale opposition aux limiteurs de vitesse prescrits concerne des questions de sécurité dues en grande partie à l'interaction automobile-camion accrue, interaction causée par une capacité de dépassement limitée et de plus grands différentiels de vitesse. Ils ont également mentionné que dans certains cas, leur productivité pourrait être touchée négativement, car ils ne pourraient plus effectuer certaines livraisons tout en respectant la réglementation sur les heures de service quotidiennes. Ils pourraient devoir arrêter le soir près de leur destination et compléter la livraison le lendemain, ce qui leur ferait perdre une journée de salaire d'ici à ce qu'ils prennent la charge suivante. La majorité (80 p. 100) des propriétaires-exploitants interrogés ont indiqué que pour éviter d'être limités sur le plan de la vitesse, ils ne transporteraient plus de marchandises au Québec ou en Ontario. Cela pourrait limiter la concurrence dans la mesure où ces exploitants ne vont plus dans ces provinces. Ils pourraient atténuer leurs préoccupations s'ils décidaient d'acheter et d'utiliser les outils nécessaires pour modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie de zones de compétence où la vitesse maximale est limitée.

## **Mise en situation 2 : Utilisation prescrite à l'échelle nationale de limiteurs de vitesse ne permettant pas d'excéder 105 km/h**

Le mouvement triangulaire de la plupart des parcs des Maritimes (aux États-Unis, ensuite en Ontario, puis de retour dans les Maritimes) et de leurs propriétaires-exploitants, signifie que leurs camions seraient visés par l'exigence du Québec/de l'Ontario. La mise en œuvre de la politique à l'échelle nationale, plutôt que juste au Québec et en Ontario, aurait une incidence limitée sur le trafic entre les Maritimes et les États-Unis. Selon les données commerciales, à peine 1 p. 100 de la valeur nationale totale des importations américaines arrivent directement dans les Maritimes, dont la majorité entrent au pays par des États voisins dont la limite est de 65 mi/h, soit la vitesse limite prescrite proposée.

Une limite prescrite à l'échelle nationale aurait plus d'effet pour l'Ouest canadien que pour les Maritimes. On estime que 90 p. 100 (ou plus) des camions de l'Ouest canadien ne seraient pas touchés par la prescription de l'Ontario/du Québec. Cependant, si elle s'étendait à l'ensemble du pays, tous les camions lourds seraient limités à 105 km/h. Bon nombre de petits parcs et de propriétaires-exploitants de l'Ouest canadien n'établissent pas de limite maximale ou l'établissent à près de 110 km/h. Il est toutefois fréquent qu'en vertu de la politique de l'entreprise, ces camions doivent aller à une vitesse se situant entre 102 et 105 km/h. La vitesse plus élevée est permise pour effectuer des dépassements, particulièrement sur les routes à deux voies, lesquelles sont nombreuses en Alberta et en Saskatchewan.

De nombreux États au sud des Prairies ont des limites de vitesse plus élevées, soit 70 mi/h et 75 mi/h. Tous les camions qui se déplacent entre le Canada et les États-Unis auraient une vitesse maximale de 105 km/h, soulevant les préoccupations en matière de sécurité et de productivité qu'ont mentionnées précédemment les propriétaires-exploitants et les petits parcs. Les propriétaires-exploitants américains ont indiqué qu'ils en seraient désavantagés par rapport à ceux qui ne travaillent qu'aux États-Unis, où la vitesse maximale n'est pas limitée, et cesseraient donc d'aller au Canada. Encore une fois, ils atténueraient ces préoccupations s'ils étaient prêts à investir dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à l'entrée et à la sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée et s'ils étaient prêts à les utiliser.

Chez certains des petits parcs de l'ouest, on a mentionné que les camions roulent à une vitesse de 110 km/h là où c'est permis dans l'Ouest canadien et les États avoisinants. Les gestionnaires de parc et les propriétaires-exploitants qui empruntent ces routes et dont les parcours sont près des limites prescrites en vertu de la réglementation sur les heures de service seraient les plus touchés négativement, car les vitesses inférieures ne leur permettraient pas d'effectuer leur livraison avant que le chauffeur doive se reposer pendant une période importante. Les gestionnaires de parc ont indiqué qu'ils modifieraient leurs calendriers en conséquence pour s'adapter aux

changements, ou modifieraient le calendrier de livraison de leurs clients si les deux parties peuvent s'entendre. Seulement quelques-uns de ces gestionnaires de parc ont indiqué que cela les préoccupait, et ils ont mentionné que l'incidence est « gérable ». Il se peut que pour éviter ce problème, certains petits parcs et propriétaires-exploitants n'aillent pas au Canada. Encore une fois, ils pourraient atténuer ces préoccupations s'ils étaient prêts à investir dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du camion à son entrée et à sa sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée.

En grande partie, les camions exploités en Colombie-Britannique ne seraient pas touchés par une prescription nationale, car leur vitesse sur la majorité des routes de cette province est déjà inférieure à 105 km/h. De plus, les camions de cette province à destination et en provenance des États-Unis passent principalement par Washington, l'Oregon et la Californie, des États où la vitesse permise pour les camions est de 55 mi/h (80 km/h) et de 60 mi/h (96 km/h). Ils devraient déjà rouler à une vitesse inférieure à celle prescrite de 105 km/h. Néanmoins, les camions à destination et en provenance du centre-ouest des États-Unis utiliseraient les vitesses supérieures permises pour une partie de leurs voyages, ce qui préoccupe ce groupe sur le plan de la sécurité et de la productivité, tel qu'il est mentionné précédemment.

### **Incidence sur la concurrence de l'industrie du transport routier**

Dans l'ensemble, il pourrait y avoir une incidence sur la concurrence de l'industrie du transport routier dans les zones de compétence où la vitesse maximale que peuvent atteindre les camions est limitée si suffisamment d'exploitants évitaient ces zones. Le fait d'éviter ces zones y diminuerait la concurrence, car il y aurait moins de concurrents. Cette incidence serait atténuée dans la mesure où les exploitants investissent dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée ou décident d'utiliser ces outils.

### **Vitesse prescrite de 68 mi/h (110 km/h) recommandée par l'ATA**

L'ATA recommande de régler la vitesse maximale des limiteurs de vitesse à 110 km/h (68 mi/h) plutôt qu'à la vitesse de 105 km/h (65 mi/h) recommandée par l'OTA/l'ACC. Dans les deux cas, la limite semble reposer sur les pratiques communes des parcs de chaque pays. L'adoption de ces limites tient compte des pratiques actuelles de l'ensemble de l'industrie.

Les entrevues et analyses effectuées dans le cadre de ce projet n'ont révélé aucune raison particulière pour ne pas adopter des vitesses différentes. Toutefois, bon nombre des personnes interrogées ont indiqué qu'à des fins d'harmonisation, les deux pays

devraient adopter la même vitesse. Une seule vitesse maximale suffirait donc pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, vitesse qui pourrait être réglée à l'usine (« câblée »), ce qui la rendrait plus difficile à trafiquer, atténuant les difficultés liées à l'application et accroissant la conformité. Cela signifierait également que les exploitants n'auraient pas besoin d'investir temps et argent pour modifier les réglages des limiteurs lorsqu'ils passent d'un pays à l'autre.

## **Recrutement et maintien en poste des chauffeurs**

On s'est dit préoccupé par le fait que les parcs exploités dans des zones de compétence où la vitesse maximale est limitée pourraient perdre des chauffeurs au profit de parcs qui ne sont pas exploités dans de telles zones. Cela pourrait nuire à leur capacité de transporter des marchandises, ce qui pourrait leur faire perdre une part du marché.

Les propriétaires-exploitants interrogés estimaient que cette situation pourrait se produire, ce qui reflète les résultats obtenus lors d'une enquête sur le sujet menée par l'Owner-Operator and Independent Drivers Association (OOIDA) qui a révélé que 81 p. 100 des chauffeurs ont dit qu'ils préféreraient travailler pour des parcs dont la vitesse maximale n'est pas limitée, toutes choses étant égales. Cependant, les gestionnaires de parc important et la majorité des petits exploitants n'étaient pas de cet avis. Ils ont indiqué que les chauffeurs tenaient compte de l'ensemble du régime de rémunération, y compris le taux kilométrique, la distance totale parcourue chaque mois, la qualité de l'équipement et les avantages sociaux. Selon eux, le fait que la vitesse maximale soit limitée ne nuirait pas à leur capacité de recruter des chauffeurs et de les garder en poste.

Pour quantifier la mesure dans laquelle le limiteur de vitesse peut être un outil efficace de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs, il faudrait concevoir scientifiquement une enquête à grande échelle portant sur leurs décisions précédentes et leurs attentes en matière d'emploi. Cependant, l'information qualitative disponible indique que la capacité d'attirer des chauffeurs au moyen du limiteur de vitesse est assez limitée.

## **Incidence économique potentielle sur le secteur du camionnage**

L'analyse des coûts effectuée dans le cadre de cette étude révèle que les coûts accrus du carburant et du fonctionnement du véhicule à une vitesse supérieure à 105 km/h l'emportent sur les avantages accrus au chapitre de la productivité. Ainsi, la principale incidence économique sur l'industrie du transport routier serait des économies nettes relativement aux coûts du carburant et à d'autres coûts liés au fonctionnement du véhicule. Dans ce contexte, on estime que l'imposition d'une limite maximale de

105 km/h représente des économies annuelles de carburant d'environ 228 millions de litres. Selon le prix du carburant, cela permettrait de réaliser des économies de plus de 200 millions de dollars par année.

Certains parcours près des limites prescrites en vertu de la réglementation sur les heures de service qu'effectuent les chauffeurs et les propriétaires-exploitants pourraient être touchés négativement, car ils devraient attendre au lendemain pour effectuer leur livraison, ce qui augmenterait les coûts, allant jusqu'à perdre une journée de travail. Cependant, on ne s'est dit préoccupé par cette situation que chez quelques parcs. Les exploitants qui effectuent de tels parcours devraient s'adapter en conséquence. Les gestionnaires de parc ont indiqué qu'ils pourraient le faire sans que cela n'ait de conséquences importantes, dans la mesure où la vitesse établie est de 105 km/h. Des vitesses prescrites inférieures à 105 km/h poseraient problème. Il faudrait procéder à la vérification détaillée de plusieurs entreprises pour quantifier ces coûts. Les propriétaires-exploitants estimaient que là où cela se produirait, ils pourraient essentiellement perdre une journée de salaire. De telles situations semblent toutefois limitées.

### **Incidence sur les expéditeurs**

La majorité des marchandises transportées le sont déjà par des entreprises dont la vitesse des camions est limitée à 105 km/h ou moins. Évidemment, cela n'a aucune incidence sur les expéditeurs qui ont recours à ces entreprises, y compris leurs livraisons juste-à-temps. Dans le cas des entreprises dont la politique veut que la vitesse actuelle soit supérieure à 105 km/h, on a indiqué que l'on apporterait les modifications nécessaires d'une manière qui ne nuirait nullement à leurs clients. De plus, les entrevues réalisées dans le cadre de cette étude indiquent que les limiteurs de vitesse prescrits n'empêcheraient pas les parcs importants d'aller sur de telles zones de compétence. Bien que les propriétaires-exploitants aient mentionné qu'ils éviteraient de telles zones, le nombre actuel de camions parmi tous ceux disponibles (particulièrement s'il est possible de modifier la vitesse à laquelle le limiteur de vitesse est réglé lorsque les camions entrent dans des zones de compétence où la vitesse est limitée et en sortent) ne devrait pas avoir d'incidence sur la concurrence en ce qui concerne les expéditeurs.

Dans l'ensemble, cela dénote qu'il y aurait une incidence minime sur les expéditeurs situés dans une zone de compétence où la vitesse est limitée et dont les livraisons sont assujetties à des délais à l'intérieur de la vitesse permise. La vitesse prescrite proposée (105 km/h) du limiteur de vitesse aurait peu d'incidence, voire aucune, sur de tels délais.

### **Incidence sur les fabricants de moteurs et les monteurs de camions**

En vertu de la proposition, les procédures actuelles de fabrication et de montage s'appliqueraient toujours, il n'y aurait donc aucune incidence sur les fabricants de moteurs et les monteurs de camions.

## Table des matières

|  |    |
|--|----|
| Sommaire .....   | 3  |
| Table des matières.....  | 12 |
| Liste des tableaux .....   | 13 |
| 1.0 Contexte.....  | 14 |
| 2.0 Objectif et portée .....   | 14 |
| 2.1 Objectif .....   | 14 |
| 2.2 Portée .....   | 14 |
| 3.0 Aperçu de l'industrie du transport routier.....  | 15 |
| 3.1 Importance économique du camionnage .....  | 15 |
| 3.2 Industrie pour le compte d'autrui.....   | 16 |
| 3.3 Camionnage privé .....   | 17 |
| 3.4 Nombre de camionneurs et de propriétaires-exploitants .....  | 18 |
| 4.0 Limites de vitesse en Amérique du Nord s'appliquant aux camions.....   | 19 |
| 5.0 Échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.....  | 21 |
| 5.1 Valeur et part par mode de transport.....  | 21 |
| 5.2 Passages frontaliers.....  | 22 |
| 5.3 Voyages de camions américains .....  | 23 |
| 5.4 Données sur le commerce de Statistique Canada .....  | 23 |
| 6.0 Utilisation de.....  | 29 |
| 6.1 Introduction.....  | 29 |
| 6.2 Enquête de l'ATRI.....   | 29 |
| 6.2 Enquête de l'OOIDA Foundation .....  | 30 |
| 6.3 Enquête du TRB.....  | 30 |
| 6.4 Projet d'enquête .....   | 31 |
| 7.0 Limiteurs de vitesse et productivité .....   | 34 |
| 8.0 Questions liées à la concurrence .....   | 36 |
| 8.1 Mise en situation 1 : Seuls l'Ontario et le Québec prescrivent l'utilisation de limiteurs de vitesse à 105 km/h.....                 | 36 |
| 8.2 Mise en situation 2 : Utilisation prescrite à l'échelle nationale de limiteurs de vitesse ne permettant pas d'excéder 105 km/h. .... | 43 |
| 8.2.2 Répercussions sur l'Ontario/le Québec.....   | 44 |
| 8.3 Vitesse prescrite de 68 mi/h (110 km/h) recommandée par l'ATA.....   | 46 |
| 9.0 Recrutement et maintien en poste des chauffeurs .....  | 47 |
| 10.0 Incidence économique potentielle sur le secteur du camionnage .....   | 48 |
| 11.0 Incidence sur les expéditeurs.....  | 49 |
| 12.0 Incidence sur les fabricants de moteurs et les monteurs de camions .....  | 50 |
| 13.0 Résumé et conclusions .....   | 51 |
| Avantages des limiteurs de vitesse sur le plan de la sécurité .....  | 61 |

## Liste des tableaux

|  |    |
|--|----|
| Tableau 3.1 Structure et recettes de l'industrie du camionnage, 2003 .....   | 15 |
| Tableau 5.1 Valeur des exportations aux États-Unis par camion (2006).....  | 21 |
| Tableau 5.2 : Nombre de camions en provenance des États-Unis qui entrent au<br>Canada (2007).....  | 22 |
| Tableau 5.3 Écart par province entre les camions canadiens et américains qui<br>entrent au Canada (2007).....  | 22 |
| Tableau 5.4 : Valeur des marchandises importées/exportées par camion, en<br>provenance et en direction des États-Unis, 2006 (en millions de dollars) ..... | 24 |
| Tableau 8.1 Recettes de l'industrie du transport routier pour le compte d'autrui en<br>millions de dollars (2005) .....                                    | 37 |
| Tableau 8.2 : Recettes générées par l'industrie du transport routier des Maritimes<br>par mouvement.....   | 37 |
| Tableau 8.3 : Recettes générées par l'industrie du transport routier des Prairies<br>par mouvement.....  | 40 |

## **Rapport final**

# **ÉVALUATION COMMERCIALE ET CONCURRENTIELLE DES LIMITEURS DE VITESSE PRESCRITS POUR LES CAMIONS LOURDS EXPLOITÉS AU CANADA**

## **1.0 Contexte**

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux étudient la possibilité de prescrire l'utilisation de limiteurs de vitesse pour les camions. Il s'agit du suivi à une proposition de l'Alliance canadienne du camionnage visant la mise en œuvre d'une politique nationale en matière de vitesse permise « d'au plus 105 kilomètres à l'heure (km/h) » pour les camions lourds. La Federal Motor Carrier Safety Administration étudie une proposition similaire de la part de l'American Trucking Association qui limiterait la vitesse à 68 milles à l'heure (109 km/h).

Transports Canada, pour le compte des provinces et des territoires, entreprend l'examen sous plusieurs angles de la prescription d'un limiteur de vitesse. Le présent rapport examine l'incidence de cette politique sur le flux des échanges et la capacité concurrentielle de l'industrie entre les zones de compétence qui prescrivent le limiteur de vitesse et ceux qui ne le prescrivent pas.

## **2.0 Objectif et portée**

### **2.1 Objectif**

La présente étude vise à évaluer l'incidence qu'aurait le fait de limiter électroniquement la vitesse des camions au Canada sur le commerce et la concurrence. Cette évaluation doit tenir compte de deux mises en situation : d'une part, la politique mise en œuvre uniquement par quelques provinces (p. ex. l'Ontario et le Québec) et, d'autre part, cette même politique mise en œuvre dans l'ensemble du Canada.

### **2.2 Portée**

Voici la portée des travaux relatifs à ce projet :

- Examiner la concurrence de l'industrie et l'incidence (intraprovinciale, interprovinciale et nord-américaine) sur l'industrie du transport routier et les principales industries desservies par le camionnage.
- Donner une vue nationale des répercussions commerciales et économiques au sein de l'industrie du transport routier associées à la prescription du limiteur de vitesse, ainsi qu'une vue régionale de ces répercussions.

- Examiner les répercussions sur les segments clés de l'industrie du transport routier longue distance au Canada (pour le compte d'autrui, privé, propriétaire-exploitant).
- Examiner les répercussions d'une action unilatérale d'une ou de plusieurs zone(s) de compétence en ce qui concerne la prescription du limiteur de vitesse.

### **3.0 Aperçu de l'industrie du transport routier**

#### **3.1 Importance économique du camionnage**

Le camionnage joue un rôle vital dans l'économie canadienne et américaine. Presque chaque secteur de l'économie dépend, d'une manière ou d'une autre, du camionnage. Au Canada, en 2006, le transport commercial représentait 4,3 p. 100 de la valeur ajoutée (PIB). Le camionnage était l'industrie la plus importante, représentant 1,4 p. 100 du total, suivi du transport ferroviaire (0,6 p. 100) et du transport aérien (0,4 p. 100)<sup>1</sup>. Aux États-Unis, le camionnage représente 69 p. 100 du transport des marchandises, selon la valeur des marchandises transportées<sup>2</sup>.

#### **3.2 Taille et composition de l'industrie**

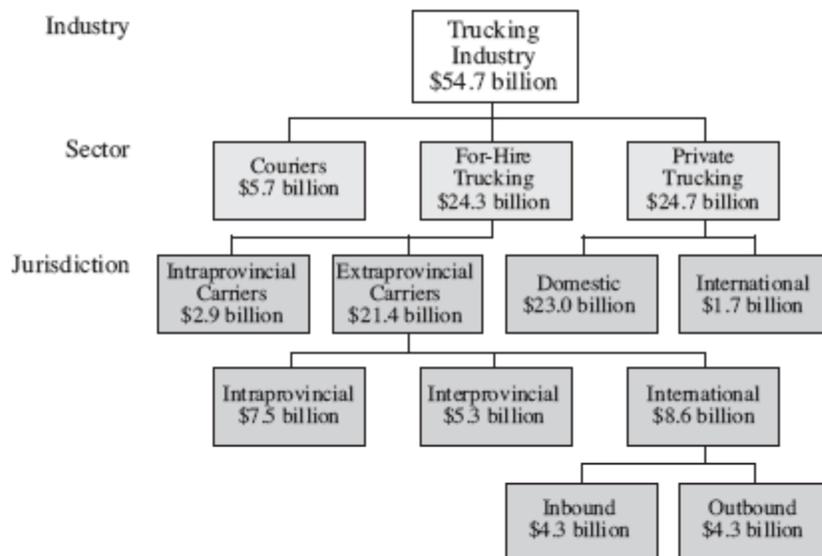
L'industrie du transport routier comprend deux principaux secteurs : le secteur pour le compte d'autrui qui, historiquement, assure le transport des marchandises pour le compte d'autrui moyennant rétribution, et le secteur privé, soit les entreprises qui transportent principalement leurs propres marchandises, mais qui peuvent parfois transporter celles d'autres personnes moyennant rétribution. En 2003, l'industrie du transport routier au Canada a produit des recettes d'environ 54,7 milliards de dollars, tel que l'indique le tableau 3.1.

**Tableau 3.1 Structure et recettes de l'industrie du camionnage, 2003**

---

<sup>1</sup> Transports Canada, Les transports au Canada, 2006.

<sup>2</sup> Freight in America, département américain des Transports, Bureau of Transportation Statistics.



Source : Transports Canada, rapport annuel de 2004 sur la situation du transport au Canada. (Traduction pour ce graphique suit ce document)

### 3.2 Industrie pour le compte d'autrui<sup>3</sup>

L'industrie canadienne du transport routier pour le compte d'autrui compte environ 9 300 parcs de camions pour le compte d'autrui. En 2005, ces parcs ont enregistré des recettes totales d'environ 27 milliards de dollars. En comparaison, les États-Unis comptaient 750 000 transporteurs routiers inter-États, y compris les parcs pour le compte d'autrui, les parcs privés et les parcs transportant le courrier américain et les propriétaires-exploitants<sup>4</sup>. Les recettes engendrées par l'industrie américaine du transport routier sont estimées à 646 milliards de dollars, soit environ 12 fois plus que celles du Canada.

Comme c'est le cas pour un certain nombre d'autres industries, le camionnage au Canada est caractérisé par une distribution des recettes très asymétrique. Bien que les transporteurs qui ont des recettes annuelles de 1 million de dollars ou plus représentent 35 p. 100 des transporteurs, ils représentent 94 p. 100 des recettes totales<sup>5</sup>. On retrouve la même distribution asymétrique chez l'industrie américaine, avec un grand nombre de petits parcs.

Au Canada, la plupart du camionnage a lieu en Ontario et au Québec. Les parcs ayant leur siège dans ces deux provinces représentent près de 60 p. 100 des recettes de l'industrie<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> À moins d'avis contraire, le contenu de cette section provient du rapport 2005 de Statistique Canada *Le camionnage au Canada*, numéro 53-222-XIE au catalogue.

<sup>4</sup> American Trucking Trends 2005-2006. American Trucking Associations.

<sup>5</sup> Pour avoir des recettes annuelles de 1 million de dollars, un parc devrait généralement compter de 5 à 8 tracteurs semi-remorques.

<sup>6</sup> Ces données sont basées sur l'emplacement du siège social du parc.

En 2005, le transport de marchandises générales représentait 60 p. 100 des activités des transporteurs pour le compte d'autrui du Canada. Environ les deux tiers de ces recettes provenaient des transporteurs de charge complète, et un tiers, des transporteurs de charge partielle. La marchandise spécialisée représentait environ 18 p. 100 des recettes, suivie du vrac liquide avec 9 p. 100 des recettes.

### **3.3 Camionnage privé<sup>7</sup>**

Les secteurs du camionnage privé et pour le compte d'autrui ont à peu près le même chiffre d'affaires. Cependant, leur composition présente quelques grandes différences et certaines similitudes intéressantes. Le camionnage privé est dominé par un nombre important de petits parcs dont les activités se déroulent dans les centres urbains et leurs environs; il détient 85 p. 100 du camionnage en milieu urbain. La majorité de ces parcs comptent 1 ou 2 véhicules, généralement des camions porteurs<sup>8</sup>. À mesure que la distance de transport augmente, la part du marché que détient le camionnage privé tombe à environ 50 p. 100 pour des distances de 200 km et à environ 10 p. 100 à des distances de 2000 km ou plus. La taille des camions augmente à mesure où les distances s'accroissent afin de tirer profit de la valeur sur le plan économique des plus grands véhicules, principalement des camions semi-remorques, sur de longues distances. Lors de ces longues distances, le camionnage privé ressemble beaucoup au camionnage pour le compte d'autrui. Le camionnage privé représente environ 17 p. 100 de tous les propriétaires-exploitants au Canada<sup>9</sup>.

En ce qui concerne la circulation entre l'Ontario et le Québec, les parcs privés représentent 30,4 p. 100 de toute la circulation selon les véhicules-kilomètres parcourus. Il faudrait donc limiter la vitesse de ces véhicules si l'Ontario et le Québec prescrivaient l'utilisation de limiteurs de vitesse. Toutefois, à l'extérieur de l'Ontario et du Québec, les parcs privés représentent une bien moins grande proportion du camionnage total. Selon le Commercial Vehicle Survey du ministère des Transports de l'Ontario, sur la base des véhicules-kilomètres parcourus, le camionnage privé ne représente que 4,8 p. 100 de toute la circulation internationale, principalement dans des États voisins. Cela signifie qu'une très petite partie du camionnage privé qui circule en Ontario et au Québec ou qui traverse ces provinces circule aux États-Unis. Dans l'ensemble, le camionnage privé est moins exposé que le camionnage pour le compte d'autrui à des problèmes de concurrence lorsqu'il circule dans des zones de compétence où l'utilisation d'un limiteur de vitesse n'est pas prescrite et dans

---

<sup>7</sup> Le contenu de cette section provient du Profil du camionnage privé au Canada (janvier 1998), préparé par L.P Tardif & Associates pour l'Association canadienne du camionnage d'entreprise.

<sup>8</sup> Au Québec, les données indiquent qu'il y a 33 135 parcs privés (ou principalement privés) exploitant 62 416 unités de plus de 3 000 kg. En moyenne, les parcs comptent 1,9 véhicule. Les deux tiers des entreprises de camionnage purement privées sont exploitées dans un rayon de 160 km.

<sup>9</sup> Selon le tableau 10 du rapport spécial de Statistique Canada sur les petits parcs.

des zones où elle est prescrite en raison d'une plus faible activité intercompétence.

### **3.4 Nombre de camionneurs et de propriétaires-exploitants**

Selon l'Enquête sur la population active (2006) de Statistique Canada, on estime le nombre de camionneurs au Canada à 283 000, dont 189 000 (66,8 p. 100) conduisent des camions semi-remorques et les autres, des camions porteurs<sup>10</sup>. Selon Statistique Canada, il y aurait 38 000 propriétaires-exploitants au Canada. Il s'agit principalement de propriétaires de camions semi-remorques qui représentent environ 20 p. 100 des chauffeurs de camion semi-remorque. Ils forment donc une part importante l'industrie canadienne du transport routier interurbain. Aux États-Unis, il y a de 350 000 à 390 000 propriétaires-exploitants<sup>11</sup>, environ 10 fois plus qu'au Canada. On utilise plus fréquemment les propriétaires-exploitants pour de longues distances.

---

<sup>10</sup> Selon les rapports non publiés du Conseil canadien des ressources humaines en camionnage (CCRHC).

<sup>11</sup> Source : Owner-Operator and Independent Drivers Association.

## **4.0 Limites de vitesse en Amérique du Nord s'appliquant aux camions**

Chaque province canadienne et chaque État américain fixe ses propres limites de vitesse. C'est pourquoi en Amérique du Nord, il y a différentes limites de vitesse pour les camions, lesquelles varient de 80 km/h (50 mi/h) à 120 km/h (75 mi/h)<sup>12</sup>.

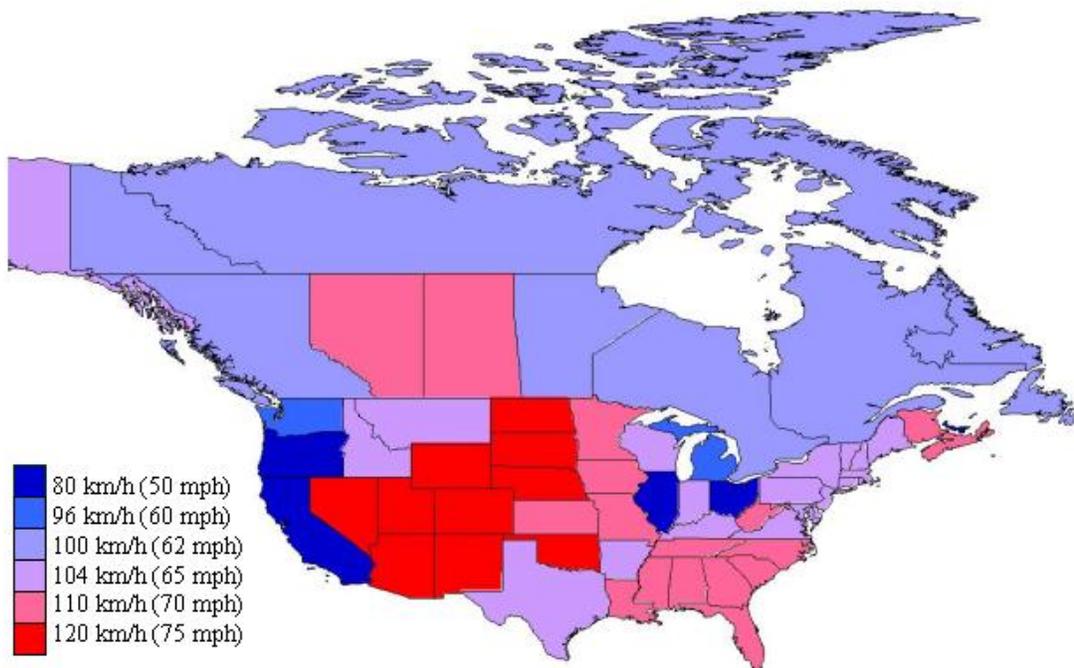
La vitesse maximale permise sur les routes à plusieurs voies de l'Ontario et du Québec est de 100 km/h, tandis qu'elle est de 110 km/h en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, en Saskatchewan et en Alberta. Au Manitoba, on a récemment approuvé une limite de 110 km/h sur les routes à plusieurs voies à l'ouest de Winnipeg et sur la principale route au sud de Winnipeg qui mène à la frontière américaine, limite de vitesse qui sera appliquée sous peu.

De nombreux États voisins de l'Ontario et du Québec ont une vitesse limite de 65 mi/h (104 km/h) ou moins, tandis que les États de l'ouest du sud ont tendance à avoir des vitesses limites supérieures. L'image ci-dessous illustre la vitesse maximale pour les camions par province et État.

---

<sup>12</sup> Il s'agit de la vitesse maximale permise sur les routes de la province ou de l'État en janvier 2008. Ces routes sont surtout des autoroutes interétatiques aux États-Unis et d'importantes routes interprovinciales au Canada. De nombreuses routes ont une vitesse permise inférieure à celles mentionnées.

### Truck Speed Limits in North America (January 2008)



*(Traduction pour ce graphique suit ce document)*

## 5.0 Échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis

### 5.1 Valeur et part par mode de transport

Les États-Unis sont de loin le plus important partenaire commercial du Canada. En effet, ils représentaient 69 p. 100 (par valeur) de tous les échanges commerciaux internationaux du Canada en 2006, année durant laquelle les échanges commerciaux avec les États-Unis étaient de l'ordre de 575 milliards de dollars<sup>13</sup>. Le principal mode de transport est le camion, lequel représente 61 p. 100 de ces échanges, suivi du train avec 17 p. 100, du pipeline (13 p. 100), de l'avion (5 p. 100) et du bateau (4 p. 100).

Le tableau 5.1 montre les marchandises le plus exportées, par valeur, par camion, du Canada aux États-Unis en 2006. Les automobiles et les pièces d'automobiles constituent la plus grande part des exportations, suivies par d'autres produits manufacturés.

**Tableau 5.1 Valeur des exportations aux États-Unis par camion (2006)**

| Groupe de marchandises                                | Valeur (en millions de dollars) |
|---|---------------------------------|
| Automobiles et autres véhicules de transport          | 41 178                          |
| Machinerie et équipement électrique                   | 34 721                          |
| Autres produits manufacturés et marchandises diverses | 31 644                          |
| Métaux communs et articles en métaux communs          | 19 658                          |
| Matières plastiques et produits chimiques             | 18 353                          |
| Produits agricoles et alimentaires                    | 16 309                          |
| Produits forestiers                                   | 13 369                          |
| Ouvrages en ciment et produits non métalliques        | 2 264                           |
| Produits pétroliers                                   | 2 062                           |
| Déchets et rognures                                   | 1 597                           |
| Minéraux, minerais et concentrés                      | 556                             |
| Charbon   | 6                               |
| Minerai de fer et concentrés                          | 0                               |
| Total général   | 181 716                         |

Source : Données sur le commerce international de Statistique Canada.

<sup>13</sup> Source : Transports Canada, Les transports au Canada, 2006.

## 5.2 Passages frontaliers

Tel que l'indique le tableau 5.2, l'Ontario représente près des deux tiers des passages frontaliers de camions en provenance des États-Unis, le Québec 12,6 p. 100 et la Colombie-Britannique, 10,8 p. 100.

**Tableau 5.2 : Nombre de camions en provenance des États-Unis qui entrent au Canada (2007)**

| Province d'entrée    | Nombre de camions | Pourcentage du total national |
|----------------------|-------------------|-------------------------------|
| Nouveau-Brunswick    | 235 642           | 3,7                           |
| Québec*              | 743 280           | 11,8                          |
| Ontario              | 4 056 420         | 64,5                          |
| Manitoba             | 291 889           | 4,6                           |
| Saskatchewan         | 114 011           | 1,8                           |
| Alberta              | 151 008           | 2,4                           |
| Colombie-Britannique | 684 173           | 10,9                          |
| Yukon                | 9 006             | 0,1                           |
| Total                | 6 285 419         | 100,0                         |

Nota : Une partie importante du trafic de camions du Québec à destination et en provenance des États-Unis passe par des postes frontaliers de l'Ontario.

Source : Statistique Canada, section Voyages internationaux, CANSIM, Tableau 27-0002.

À l'échelle nationale, 69,5 p. 100 de ces camions sont canadiens, tandis que 30,5 p. 100 sont américains. Cet écart est stable depuis quelques années<sup>14</sup>. Le tableau 5.3 montre l'écart qui existe entre les camions canadiens et américains par province.

**Tableau 5.3 Écart par province entre les camions canadiens et américains qui entrent au Canada (2007)**

| Province d'entrée    | Pourcentage canadien |
|----------------------|----------------------|
| Nouveau-Brunswick    | 73,6                 |
| Québec*              | 79,2                 |
| Ontario              | 67,5                 |
| Manitoba             | 71,8                 |
| Saskatchewan         | 68,5                 |
| Alberta              | 71,3                 |
| Colombie-Britannique | 68,4                 |
| Yukon                | 31,5                 |
| Moyenne nationale    | 69,5                 |

Nota : Une partie importante du trafic de camions du Québec à destination et en provenance des États-Unis passe par des postes frontaliers de l'Ontario.

Source : Statistique Canada, section Voyages internationaux, CANSIM, Tableau 27-0002.

<sup>14</sup> Depuis 2000, l'écart canadien est passé de 69,9 p. 100 en 2002 à 70,9 p. 100 en 2005. Des preuves empiriques laissent croire qu'étant donné l'augmentation de la valeur du dollar canadien, la part des transporteurs américains peut s'accroître.

En 2007, 76,3 p. 100 de tous les camions américains entrant au Canada passaient par l'Ontario et le Québec, ce qui représente donc la majorité des camions américains et canadiens qui traversent la frontière. Les quatre principaux postes frontaliers sont situés en Ontario et représentent 58 p. 100 des passages totaux à la frontière, ce qui montre la dominance du sud ontarien relativement au trafic de camions à la frontière<sup>15</sup>. Bon nombre de camions qui se déplacent entre le Québec et les États-Unis passent pas ces postes frontaliers de l'Ontario.

### **5.3 Voyages de camions américains**

Selon les données du Commercial Vehicle Survey de ministère des Transports de l'Ontario, sur la base des véhicules-kilomètres parcourus, les parcs canadiens représentent 83 p. 100 des voyages internationaux, ce qui est supérieur à leur pourcentage (70 p. 100) par voyage. Cela indique que les camions des parcs canadiens parcourent de plus longues distances que ceux des parcs américains qui entrent au Canada.

### **5.4 Données sur le commerce de Statistique Canada**

On a utilisé les données de 2006 de Statistique Canada sur le commerce international pour montrer la valeur totale des marchandises exportées et importées par camion. Il y a toutefois quelques mises en garde à l'égard de ces renseignements. Le mode de transport est celui utilisé au moment du dédouanement, lequel peut être différent de celui par lequel l'expédition est arrivée au Canada. De plus, les données sont recueillies par le point de dédouanement, et non la province de destination. On utilise le point de dédouanement comme fondé de pouvoir pour la destination finale.

La valeur des marchandises transportées par camion entre les deux pays en 2006 est estimée à 347 milliards de dollars, dont des exportations de l'ordre de 182 milliards de dollars et des importations de l'ordre de 165 milliards de dollars. Le tableau 5.4 montre les montants totaux par province.

---

<sup>15</sup> Ces endroits sont : le pont Ambassador-Windsor, Sarnia, Fort Erie et Queenston-Niagara Falls.

**Tableau 5.4 : Valeur des marchandises importées/exportées par camion, en provenance et en direction des États-Unis, 2006 (en millions de dollars)**

| <b>Province</b>         | <b>Exportations (en millions de dollars) par province d'origine de la marchandise</b> | <b>Importations en millions de dollars) par province d'arrivée</b> |
|-------------------------|---|--|
| Terre-Neuve-et-Labrador | 333 \$  | 10 \$  |
| Île-du-Prince-Édouard   | 527 \$  | 4 \$   |
| Nouvelle-Écosse         | 2 048 \$  | 68 \$  |
| Nouveau-Brunswick       | 2 174 \$  | 1 626 \$   |
| Québec                  | 35 554 \$   | 10 018 \$  |
| Ontario                 | 117 452 \$  | 121 178 \$   |
| Manitoba                | 5 168 \$  | 8 940 \$   |
| Saskatchewan            | 1 631 \$  | 4 997 \$   |
| Alberta                 | 7 368 \$  | 6 114 \$   |
| Colombie-Britannique    | 9 311 \$  | 11 207 \$  |
| Total                   | 181 566 \$  | 164 162 \$   |

Source : Données sur le commerce international de Statistique Canada.

Les figures/cartes qui suivent illustrent la valeur des marchandises exportées et importées par camion par État américain, pour quatre régions du Canada : les Maritimes, l'Ontario et le Québec, les Prairies et la Colombie-Britannique.

Pour les Maritimes, les États qui exportent le plus sont ceux du nord-est, du sud-est, le Texas et la Californie. En ce qui concerne les importations, de nombreux produits que transportent des camionneurs des Maritimes sont amenés en Ontario, où le transporteur prend de la marchandise destinée aux Maritimes, complétant un mouvement triangulaire qui permet au parc d'obtenir un facteur de charge élevé.

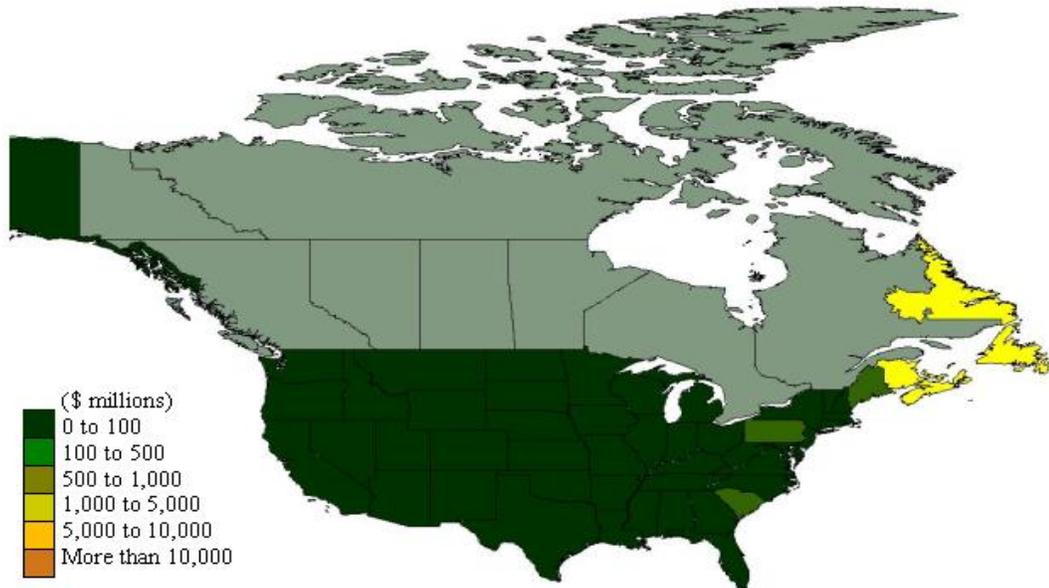
Pour l'Ontario et le Québec, les données montrent que les États voisins représentent une partie élevée des exportations et des importations. Les États éloignés, soit le Texas et la Californie, représentent eux aussi une partie élevée des exportations et des importations.

Pour les Prairies, les États ayant une valeur élevée sont en général ceux du nord-est ainsi que le Texas et la Californie.

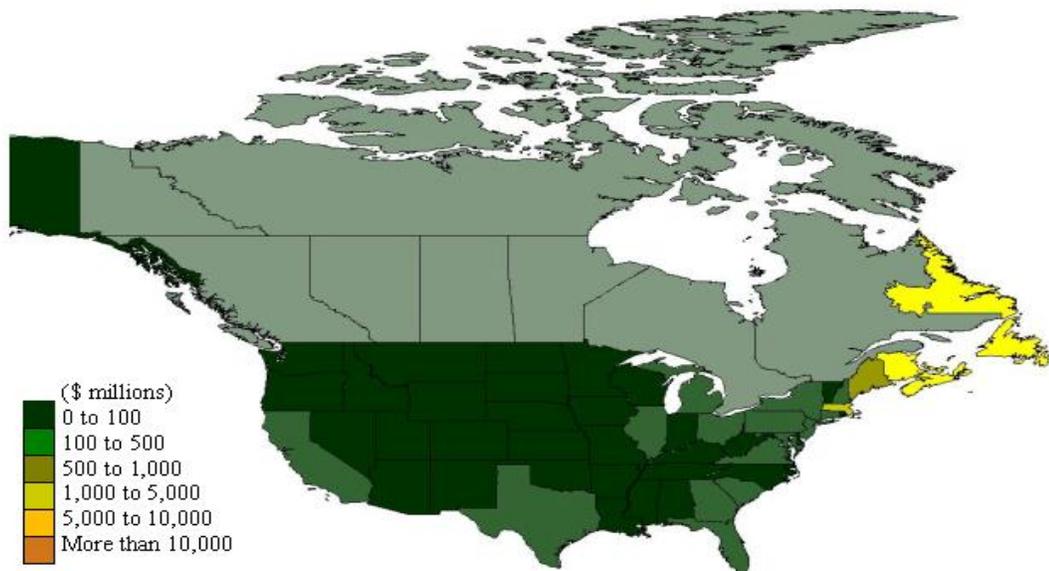
Pour la Colombie-Britannique, les États ayant une valeur élevée sont les États côtiers, soit le Washington, l'Oregon et la Californie.

Dans l'ensemble, les données indiquent que pour toutes les régions, le transport à destination d'États comme le Texas et la Californie est important. La plupart des camions qui transportent ces marchandises rencontrent toutes les limites de vitesse permises en Amérique du Nord.

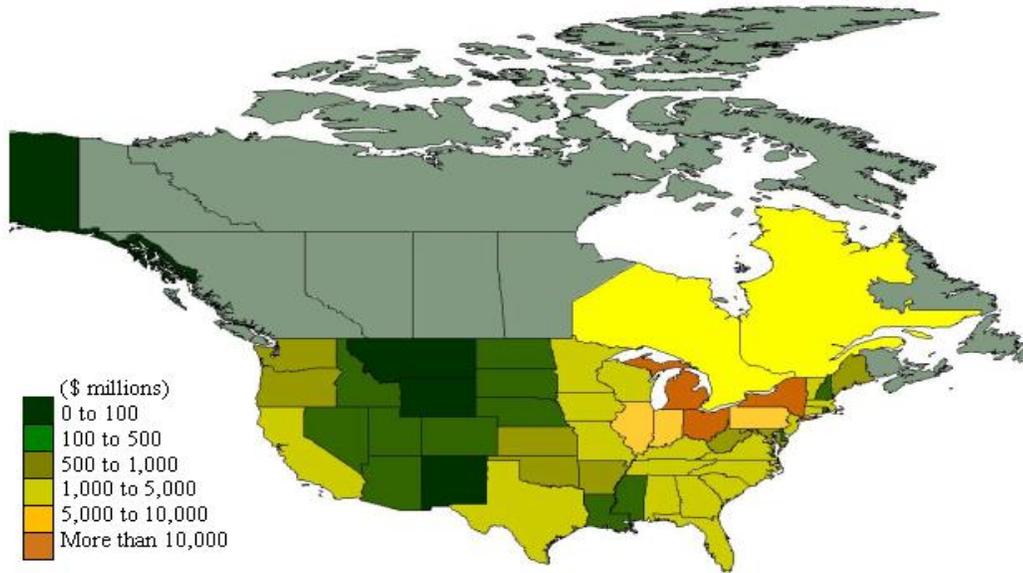
Imports from various States to the Atlantic provinces (2006)



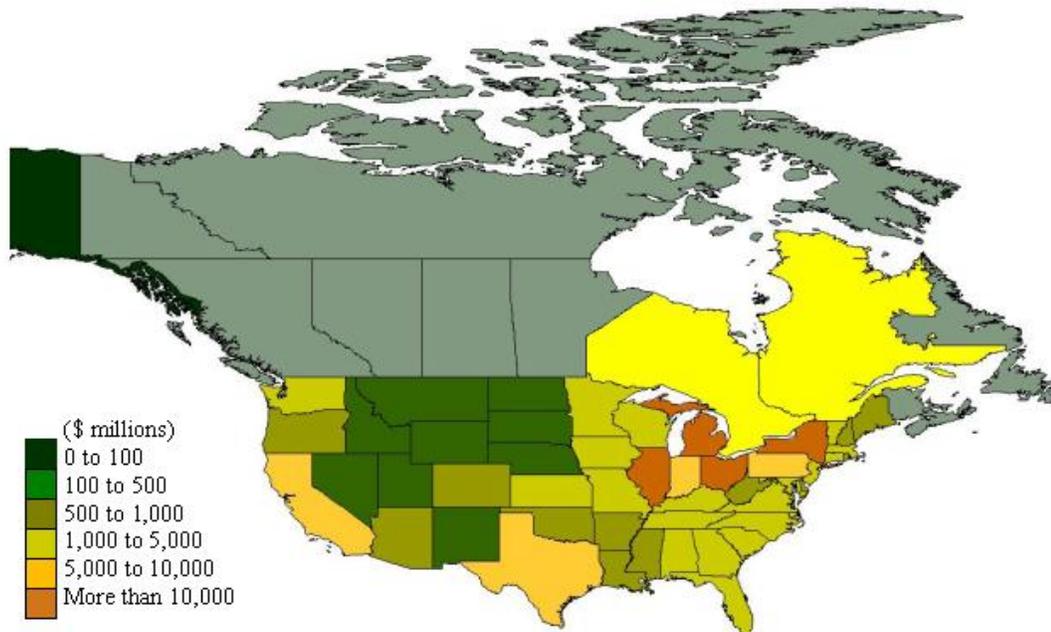
Exports to various States from the Atlantic provinces (2006)



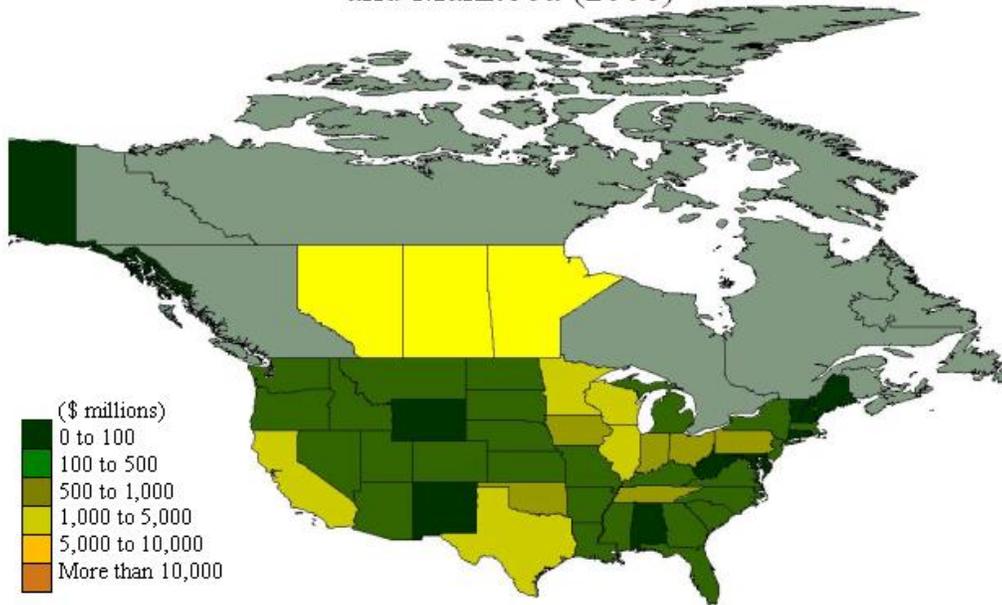
Imports from various States to Ontario and Quebec (2006)



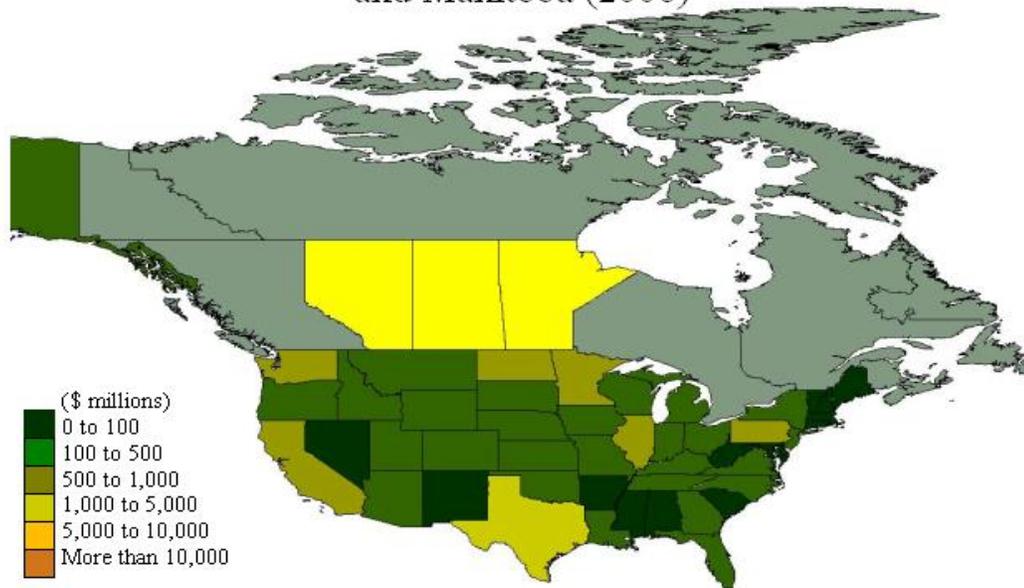
Exports to various States from Ontario and Quebec (2006)



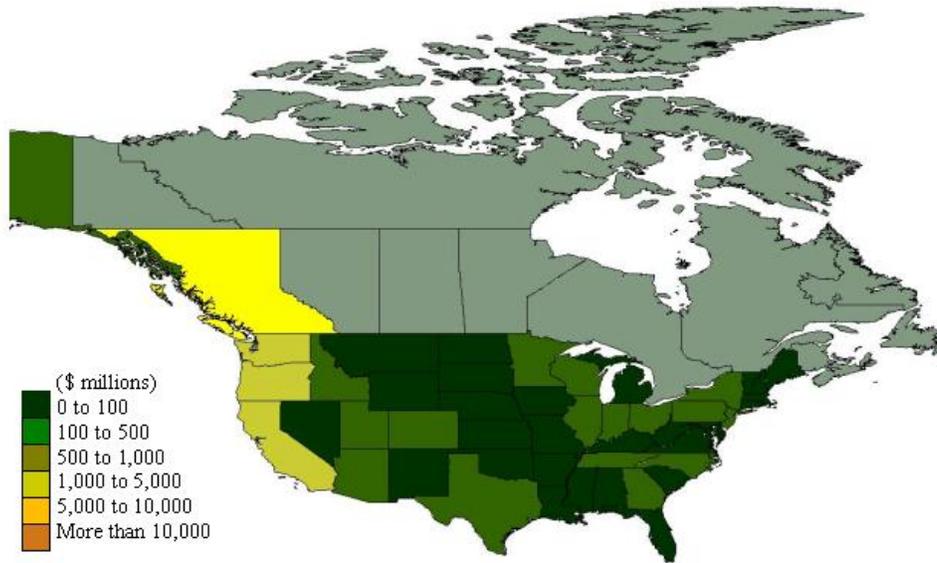
### Imports from various States to Alberta, Saskatchewan, and Manitoba (2006)



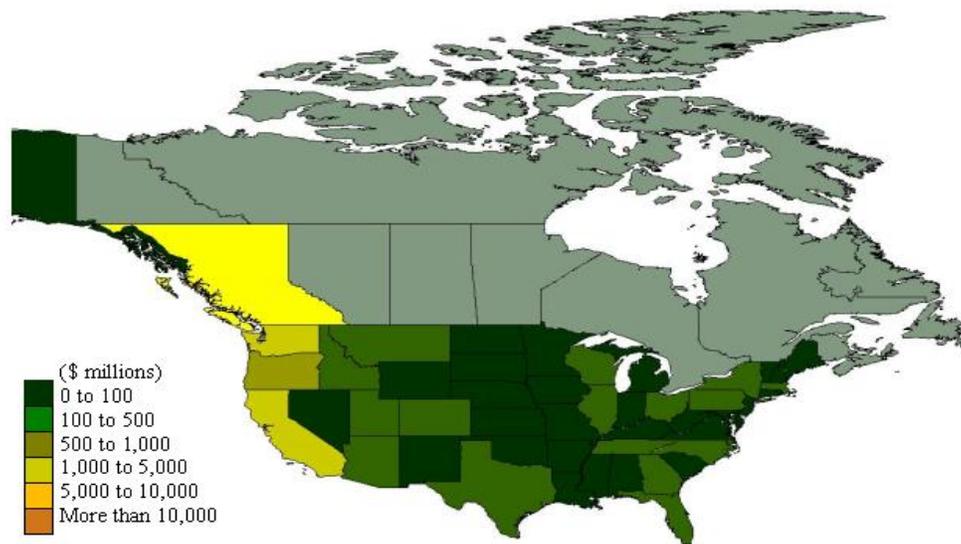
### Exports to various States from Alberta, Saskatchewan, and Manitoba (2006)



Imports from various States to British Columbia (2006)



Exports to various States from British Columbia (2006)



*(Traduction pour ces graphiques suit ce document)*

## **6.0 Utilisation de limiteurs de vitesse**

### **6.1 Introduction**

Les parcs de camions nord-américains utilisent des régulateurs de vitesse depuis des décennies. Les premiers régulateurs étaient des systèmes mécaniques et limitaient la vitesse maximale en contrôlant la quantité de carburant injectée. Cependant, l'arrivée du moteur électronique à la fin des années 1980 et pendant les années 1990 a permis de régler la vitesse maximale au moyen de modules de commande électronique.

Aujourd'hui, les camions de grands parcs nord-américains sont tous, ou presque tous, munis de limiteurs de vitesse en fonction. La vitesse établie varie selon le parc, mais dans la majorité des cas, elle se situe entre 100 km/h et 112 km/h (vitesse moyenne de 105 km/h). Quatre enquêtes menées récemment auprès de trois parcs des États-Unis et d'un parc canadien, ont permis d'obtenir les renseignements actuels suivants sur l'utilisation des limiteurs de vitesse. Bien que la taille des échantillons soit limitée, les enquêtes sont d'actualité et représentent la meilleure information disponible sur l'utilisation de limiteurs de vitesse en Amérique du Nord.

### **6.2 Enquête de l'ATRI**

Aux États-Unis, l'American Transportation Trucking Institute (ATRI) a récemment mené une enquête auprès des parcs de camions en ce qui concerne leur utilisation de limiteurs de vitesse<sup>16</sup>. Ont participé à l'enquête 240 parcs de diverses tailles, composés d'un seul camion à plusieurs milliers de véhicules.

Les résultats montrent que 71 p. 100 des répondants utilisent un limiteur de vitesse pour au moins quelques-uns de leurs véhicules. L'enquête n'a toutefois révélé aucune relation sur le plan statistique entre les segments de l'industrie et l'utilisation ou non de régulateurs. 24,5 p. 100 des transporteurs qui ont recours à des propriétaires-exploitants exigent qu'ils utilisent des régulateurs de vitesse.

Il existe une relation significative sur le plan statistique entre la taille des parcs et l'utilisation des limiteurs de vitesse : les grands parcs sont plus susceptibles de les utiliser. Seulement 26 p. 100 des transporteurs qui ont au plus 6 camions utilisent des régulateurs de vitesse, comparativement à 62 p. 100 de ceux qui exploitent de 7 à 20 camions et 79 p. 100 de ceux qui ont plus de 20 camions.

---

<sup>16</sup> Survey of Motor Carriers on Issues Surrounding the Use of Speed Limiting devices on Large Commercial Vehicles. American Trucking Research Institute, 2200 Mill Road, Alexandria, VA 22314. 2007.

La vitesse moyenne établie est de 69 mi/h (111,1 km/h) et les réglages varient de 60 à 90 mi/h (de 96,6 à 145 km/h). Par camion, la vitesse moyenne est de 64,8 mi/h (104,3 km/h), ce qui reflète la tendance voulant que les grands parcs établissent une vitesse maximale inférieure à celle des petits transporteurs.

Pour régler leur vitesse, la majorité des transporteurs (57,1 p. 100) se fondent sur la limite permise sur les routes qu'ils empruntent. Les réponses qualitatives indiquent qu'un grand nombre de transporteurs croient que la limite permise est sécuritaire.

On a demandé aux transporteurs qui n'utilisent pas de régulateur de vitesse d'expliquer pourquoi ils ne le font pas. 53 p. 100 se sont dits préoccupés sur le plan de la sécurité. Ils ont mentionné qu'ils croyaient que l'utilisation d'un régulateur de vitesse compromettrait la sécurité en raison du différentiel de vitesse entre les automobiles et les camions et l'incidence que ce différentiel a sur l'interaction accrue dans la circulation.

## **6.2 Enquête de l'OOIDA Foundation**

L'OOIDA Foundation a elle aussi réalisé récemment une enquête sur l'utilisation de limiteurs de vitesse<sup>17</sup>. L'enquête vise les chauffeurs qui travaillent pour des entreprises plutôt que les gestionnaires de parc ou les propriétaires-exploitants. Au total, un peu plus de 3 400 formulaires remplis ont été reçus. Près des deux tiers des répondants (64,6 p. 100) ont indiqué que la vitesse maximale de leur véhicule était limitée. La vitesse maximale moyenne est de 69 mi/h (111 km/h).

On a demandé aux chauffeurs d'indiquer par ordre de priorité leurs préoccupations quant à l'utilisation d'un limiteur de vitesse. La principale préoccupation concernait le manque de vitesse pour effectuer un dépassement, suivie par la congestion accrue. D'autres grandes préoccupations comprenaient le dépassement fréquent par des automobiles, se faire emboutir et devoir conduire plus longtemps pour le kilométrage (la plupart des chauffeurs sont payés au kilomètre ou à la charge). Les deux solutions les plus choisies par les chauffeurs pour contrôler la vitesse sont une vitesse permise uniforme et une application accrue.

## **6.3 Enquête du TRB**

Le Transportation Research Board, dans le cadre du projet numéro MC-17 du Commercial Truck and Bus safety Synthesis Program, a lui aussi mené une enquête sur l'utilisation de limiteurs de vitesse aux États-Unis, à laquelle à peine

---

<sup>17</sup> Speed-limiter Survey Results Final Report. OOIDA Foundation. Août 2007.

plus de 100 personnes ont répondu. La majorité des répondants (82,5 p. 100), ont indiqué que leur organisation utilisait des limiteurs de vitesse, alors que 17,5 p. 100 ont indiqué que leur organisation n'en utilisait pas. Les principales raisons liées à leur utilisation étaient la sécurité et les économies, tandis que celles pour ne pas les utiliser étaient les différentiels de vitesse, suivie de l'incapacité d'accélérer.

La vitesse maximale à laquelle est réglé le limiteur de vitesse était très similaire, quoique légèrement inférieure, à celle qui ressort de l'enquête de l'ATRI (67,2 mi/h dans le cas du TRB par rapport à 69 mi/h pour l'ATRI). Cet écart est probablement dû au nombre plus élevé de parcs importants qui ont participé à l'enquête du TRB.

#### **6.4 Projet d'enquête**

Dans le cadre de l'étude, l'équipe a interrogé des gestionnaires de parc et des propriétaires-exploitants. Les résultats ressemblent beaucoup à ceux obtenus lors des enquêtes susmentionnées. Au total, on a mené 55 entrevues, soit 15 auprès de propriétaires-exploitants et 40 auprès de gestionnaires de parc. Un certain nombre de petits parcs n'utilisent que des propriétaires-exploitants. On a interrogé des propriétaires-exploitants américains et canadiens, en plus de gestionnaires de parc pour le compte d'autrui et privé. La taille des parcs variait de 6 à plus de 1000 unités, tandis que les genres de parc incluaient des camions de marchandises générales, des messagers, des camions de produits pétroliers, des camions à plateformes et des bétaillères.

Tous les gestionnaires de parc important (plus de 20 véhicules) interrogés limitaient la vitesse de leurs véhicules. Les vitesses indiquées se situaient entre 100 et 112 km/h et la moyenne à 104,7 km/h. La plupart des vitesses maximales établies se situaient entre 102 et 105 km/h et les vitesses les plus élevées étaient inférieures à celles indiquées lors des enquêtes américaines. En général, les gestionnaires de parc n'exigent pas que les propriétaires-exploitants auxquels ils ont recours aient une vitesse limitée.

Les gestionnaires de parc ont indiqué que les principales raisons pour utiliser des limiteurs de vitesse sont la sécurité et le contrôle des coûts. Trois d'entre eux (deux au Canada et un aux États-Unis) procédaient à la réduction de leur vitesse maximale (de 110 à 105 km/h et de 65 à 62 mi/h, respectivement) dans le but principal de réduire davantage la consommation de carburant. Les gestionnaires de ces parcs étaient inquiets quant à la réaction des chauffeurs à l'égard de vitesses maximales inférieures; l'un d'eux a même modifié le régime de rémunération pour compenser la vitesse réduite.

Comme dans les autres enquêtes, les grands parcs sont plus susceptibles que les petits parcs d'établir des vitesses basses. Les petites entreprises ont indiqué qu'ils mettraient en œuvre des limites plus élevées de manière que les

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

chauffeurs puissent composer avec les situations de circulation. Par exemple, plusieurs gestionnaires de petits parcs de l'Ouest canadien interrogés avaient comme politique une vitesse de 102 à 105 km/h « avec le régulateur de vitesse », et de 108 à 112 km/h « sans le régulateur de vitesse ». Ils ont indiqué que cela visait principalement à permettre d'effectuer des dépassements plus rapidement sur les routes à deux voies. À cet égard, l'Alberta et la Saskatchewan ont un important réseau de routes à deux voies où la vitesse permise est de 100 km/h.

Environ la moitié des petits parcs ne limitaient pas la vitesse de leurs véhicules, mais avaient des politiques voulant que la vitesse soit égale ou inférieure à la vitesse permise. Ils croyaient qu'en raison de leur petite taille, du contact presque quotidien avec leurs chauffeurs et d'une moins grande étendue des responsabilités, ils n'avaient pas besoin d'utiliser de limiteurs de vitesse pour contrôler la vitesse de leurs camions comme on doit le faire chez les parcs importants. Ils ont également indiqué qu'en général, leurs chauffeurs avaient de nombreuses années de conduite sécuritaire, tandis que les parcs importants étaient plus susceptibles d'avoir un plus grand nombre de chauffeurs moins expérimentés. Ils laissaient aux chauffeurs la possibilité d'aller plus vite lorsque les circonstances justifiaient une vitesse accrue pendant une brève période.

Bien que les grands parcs appuyaient fortement l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse, environ la moitié des petits parcs et la majorité des propriétaires-exploitants craignaient que la politique n'améliorerait pas la sécurité, et ce, principalement en raison de l'interaction automobile-camion accrue qui en résulterait. Encore une fois, cela rejoint les résultats des enquêtes américaines. Bien que ces parcs ne limitent pas la vitesse de leurs véhicules, ils ont mentionné qu'ils sont réglés pour rouler à une vitesse de 102 à 105 km/h, vitesse à laquelle la consommation de carburant est la plus économique. Étant donné les pressions financières liées aux coûts plus élevés du carburant et d'entretien à des vitesses élevées, ils ne pouvaient tout simplement pas rouler à des vitesses élevées. Ils ont dit que la meilleure façon de régler le problème des camions qui excèdent la vitesse permise est d'accroître l'application des lois en vigueur, ce qui est semblable aux réponses obtenues dans le cadre des enquêtes américaines.

Quinze propriétaires-exploitants ont été interrogés, dont la moitié sont américains et circulent au Canada. De plus, de nombreux gestionnaires de petits parcs étaient également des propriétaires-exploitants ou utilisaient exclusivement des propriétaires-exploitants. Ils étaient au courant des répercussions qu'a la vitesse élevée sur la consommation de carburant, indiquant qu'elle a un effet direct sur leur chèque de paye. Bien que certains choisissaient de respecter la limite permise, même lorsqu'elle est de 110 km/h ou plus, la plupart ont indiqué qu'ils ne pouvaient se permettre de constamment conduire à des vitesses de plus de 102 à 105 km/h. Les deux tiers ont mentionné qu'ils utilisent une vitesse de croisière se situant entre 100 km/h et 106 km/h, mais n'avaient pas de vitesse

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

maximale, ce qui leur permettait de suivre la vitesse de la circulation lorsqu'ils le jugeaient prudent et de dépasser rapidement les véhicules lents. Les propriétaires-exploitants n'appuyaient pas la politique relative aux limiteurs de vitesse principalement pour des préoccupations sur le plan de la sécurité associées à l'interaction automobile-camion accrue qui en résulterait. Ils estimaient également que dans certaines situations, la politique nuirait à leur productivité. On aborde ce point plus en détail un peu plus loin dans ce rapport.

Bien qu'il ne s'agisse pas nécessairement d'une préoccupation sur le plan de la concurrence, plusieurs des personnes interrogées se demandaient si la politique pourrait être mise en application de façon efficace. Ils étaient d'avis que les organismes gouvernementaux n'auraient pas les ressources nécessaires pour appliquer efficacement une telle politique. Si c'était le cas, il est probable que les véhicules américains qui vont au Québec et en Ontario, ou ceux qui viennent d'autres provinces, ne régleraient pas leur limiteur de vitesse.

## **7.0 Limiteurs de vitesse et productivité**

Plus un camion va vite, plus la distance qu'il peut parcourir pendant une période donnée est grande. Cela signifie que les coûts fixes du véhicule, comme les coûts de propriété, d'immatriculation, d'assurance et ceux liés au chauffeur (s'il est payé au voyage ou au kilomètre), peuvent être répartis sur de plus longues distances, réduisant leur coût unitaire (par kilomètre ou mille). Parallèlement, certains coûts, comme ceux liés au carburant, augmentent lorsque la vitesse est élevée.

On a effectué une analyse des coûts pour indiquer le compromis entre les avantages sur le plan de la productivité et l'augmentation des coûts. Dans le cadre de cette analyse, on a utilisé une vitesse de 65 mi/h et on a comparé les coûts à des camions qui roulent à 70 mi/h et à 75 mi/h. On a également utilisé une productivité théorique maximale lors du calcul des coûts. L'analyse détaillée est présentée à l'annexe A.

L'analyse suppose que le véhicule roule à la vitesse permise en vertu de la réglementation américaine sur les heures de service. Il faut faire une pause de quinze minutes toutes les deux heures et prendre une pause de repas d'une heure durant chaque quart. On ne tient compte que de l'augmentation des coûts du carburant, malgré celles d'autres coûts comme l'usure des pneus et du moteur. Cependant, le carburant représente la principale augmentation des coûts. L'économie de carburant de base utilisée dans le cadre de l'analyse est de 7,2 milles par gallon à 65 mi/h, et la consommation de carburant augmente de 4 p. 100 à 70 mi/h et de 22 p. 100 à 75 mi/h<sup>18</sup>. Les vitesses choisies représentent les vitesses permises les plus élevées pour les camions en Amérique du Nord.

Dans l'ensemble, l'analyse montre qu'une vitesse de 65 mi/h permet d'obtenir le coût global le moins élevé, car les économies de carburant à basse vitesse l'emportent sur les avantages accrus en matière de productivité liés à des vitesses élevées. À une vitesse de 65 mi/h, on réalise une économie de carburant de 2 p. 100 par rapport à une vitesse de 70 mi/h et de 9,5 p. 100 par rapport à une vitesse de 75 mi/h. Tel qu'il est mentionné précédemment, ces données sont basées sur une productivité théorique maximale. Dans des conditions de conduite réelles, il est probable que l'on n'atteindrait pas ce niveau de productivité étant donné la circulation dans des régions et leurs environs où la vitesse permise est moins élevée, ainsi qu'en raison des temps d'attente liés au chargement et au déchargement.

Bien que l'entreprise à laquelle appartient le véhicule réalise cette économie globale à une vitesse moins élevée, le chauffeur accroît son revenu en conduisant à des vitesses plus élevées. Selon l'exemple analysé, la paie des chauffeurs serait de 6,5 p. 100 plus élevée à 70 mi/h. Alors, la vitesse élevée est

---

<sup>18</sup> Basé sur les données publiées par le programme Écoflotte de Ressources naturelles Canada.

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

avantageuse pour le chauffeur, tandis que celle moins élevée l'est pour le propriétaire de parc. Pris uniquement sous l'angle financier, les chauffeurs préféreraient rouler à des vitesses élevées. Les propriétaires-exploitants ont des recettes annuelles brutes supérieures en conduisant à vitesse élevée, mais un revenu inférieur après avoir tenu compte de l'augmentation des dépenses.

## **8.0 Questions liées à la concurrence**

Dans ce chapitre, on examine les questions de concurrence associées au limiteur de vitesse prescrit. On se penche tout d'abord sur les répercussions qu'aurait l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse en Ontario et au Québec sur la circulation dans les Maritimes, dans l'Ouest canadien et entre l'Ontario/le Québec et les États-Unis. On examine ensuite les répercussions sur la circulation au Canada et aux États-Unis si le Canada adoptait à l'échelle nationale une vitesse maximale prescrite de 105 km/h.

En vertu de la proposition, les propriétaires de véhicule pourraient, comme ils le peuvent actuellement, régler leur limiteur de vitesse et en modifier la vitesse maximale. Cela leur permet dans certaines conditions, qu'ils soient des exploitants de parc ou des propriétaires-exploitants, de pouvoir modifier la vitesse à laquelle le limiteur est réglé avant d'entrer dans une zone de compétence qui prescrit une vitesse maximale du limiteur de vitesse, ou d'en sortir, à condition qu'ils aient les outils nécessaires (pour de plus amples détails, consulter le chapitre 12).

### **8.1 Mise en situation 1 : Seuls l'Ontario et le Québec prescrivent l'utilisation de limiteurs de vitesse à 105 km/h**

#### **8.1.1 Trafic interprovincial de camions touché**

L'enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion fournit les meilleures données disponibles sur le mouvement des marchandises dans les provinces et entre celles-ci. Le tableau 8.1 illustre les résultats de l'enquête de 2006 en ce qui concerne les recettes du camionnage dans les régions indiquées et entre celles-ci.

Les données indiquent une interaction relativement moins élevée entre les Maritimes et le Québec/l'Ontario. Cependant, en pourcentage, il y a relativement peu d'interaction entre l'Ouest canadien et l'Est du Canada. Très peu de camions passent entre les Maritimes et l'Ouest canadien.

Les recettes de l'industrie du transport routier dans l'Ouest canadien sont presque les mêmes que celles du Québec et de l'Ontario regroupées.

**Tableau 8.1 Recettes de l'industrie du transport routier pour le compte d'autrui en millions de dollars (2005)**

| Origine   | Destination |         |         |         |          |
|-----------|-------------|---------|---------|---------|----------|
|           | Maritimes   | Québec  | Ontario | Ouest   | Total    |
| Maritimes | 572,5       | 106     | 149,9   | 44,1    | 872,5    |
| Québec    | 217,7       | 2 069,1 | 901,3   | 284,7   | 3 472,8  |
| Ontario   | 379,1       | 866,1   | 4 259,4 | 1 183,8 | 6 688,4  |
| Ouest     | 53,6        | 143,8   | 414,8   | 6 551,6 | 7 163,8  |
| Total     | 1 222,9     | 3 185   | 5 725,4 | 8 064,2 | 18 197,5 |

Source : Enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion.

Ces données indiquent que si l'Ontario et le Québec prescrivaient l'utilisation de limiteurs de vitesse à 105 km/h, cela toucherait une bien plus grande partie de l'industrie du transport des Maritimes que dans l'Ouest canadien. Cette situation est examinée plus en détail ci-dessous.

### 8.1.2 Répercussions sur les Maritimes

On a utilisé l'enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion pour déterminer les recettes générées dans le cadre de mouvements de marchandises par voyage au sein des Maritimes, entre les Maritimes et le reste du pays, ainsi qu'entre les Maritimes et les États-Unis. Le tableau 8.2 montre les résultats.

**Tableau 8.2 : Recettes générées par l'industrie du transport routier des Maritimes par mouvement**

| Mouvement  | Recettes générées (en millions de dollars) | Pourcentage des recettes totales de la région |
|--|--|---|
| Au sein des Maritimes  | 573 \$                                     | 43 %  |
| Des Maritimes vers le reste du pays et du reste du pays vers les Maritimes | 310 \$                                     | 23 %  |
| Des Maritimes vers les États-Unis et des États-Unis vers les Maritimes     | 462 \$                                     | 34 %  |
| Total  | 1 345 \$                                   | 100 %   |

Source : Enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion.

Au total, les Maritimes représentent 1 345 millions de dollars des recettes provenant du camionnage. Si l'Ontario et le Québec étaient les seuls à adopter la politique relative aux limiteurs de vitesse, cela aurait une incidence directe sur cette partie du transport de marchandises des Maritimes.

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

Cependant, en raison de la composition de l'industrie du transport routier dans les Maritimes, la plupart des entreprises de camionnage de longue distance de la région seraient visées par la politique. Plusieurs des parcs qui effectuent le transport dans la région sont du Québec ou de l'Ontario, ce qui signifie que tous les camions devraient être avoir une vitesse maximale qu'ils ne sont pas en mesure d'excéder. De plus, presque toutes les grandes entreprises de la région circulent aux États-Unis, en passant par l'Ontario et le Québec lors du retour, effectuant un mouvement triangulaire qui leur permet de conserver des facteurs de charge élevés. Ainsi, presque tous les parcs de longue distance de la région seraient visés par la politique si l'Ontario et le Québec prescriraient l'utilisation de limiteurs de vitesse, tel qu'il est proposé.

Les personnes de parcs des Maritimes interrogées dans le cadre de ce projet n'ont pas fait part de préoccupations sur le plan de la concurrence si l'Ontario et le Québec adoptaient une politique relative à l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse à 105 km/h. Chez ces entreprises, on roule déjà à cette vitesse ou à une vitesse inférieure dans toutes les activités. Ces personnes ne croyaient pas qu'il y aurait une incidence sur leurs activités et appuyaient la proposition. Pour elles, la politique n'a pas créé de questions sur le plan de la concurrence.

Les propriétaires-exploitants des Maritimes devraient limiter leur vitesse à 105 km/h, car la majorité des marchandises qu'ils transportent sont destinées à l'Ontario et au Québec, mais cela les empêcherait de rouler à la vitesse permise dans les provinces et les États où elle est supérieure à 105 km/h. Ils se sont dits préoccupés sur le plan de la sécurité par l'interaction automobile-camion accrue qui résulterait de leur vitesse réduite dans des États où la vitesse permise est supérieure, particulièrement ceux où elle est de 75 mi/h. La vitesse réduite pourrait nuire à leur productivité lors de certains parcours pour lesquels il y a des calendriers de livraison à respecter et des restrictions quant aux heures de service et, dans les bonnes circonstances, leur faire perdre une journée de conduite.

Les propriétaires-exploitants pourraient atténuer la plupart de ces répercussions s'ils achetaient les outils nécessaires pour modifier le réglage du limiteur de vitesse lorsqu'ils circulent ailleurs qu'en Ontario et qu'au Québec. Il est difficile d'estimer avec exactitude le nombre de propriétaires-exploitants qui choisiraient cette option. Cela dépendrait de leur capacité d'acheter l'équipement et de leur aisance à l'utiliser, ainsi que du temps passé dans des zones de compétence où la vitesse est limitée par rapport à celles où elle ne l'est pas. Toutefois, compte tenu de l'opinion négative des propriétaires-exploitants à l'égard des limiteurs de vitesse, nous sommes d'avis qu'ils seraient nombreux à choisir cette option, particulièrement ceux qui voyagent beaucoup dans des zones de compétence où la vitesse permise est élevée.

En général, les mouvements qui n'ont lieu que dans les Maritimes sont sur de bien plus courtes distances que n'importe où ailleurs au Canada. Sur certaines

routes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, les camions peuvent rouler à 110 km/h. La plus grande distance sur laquelle il serait possible de rouler légalement à cette vitesse serait de la frontière Nouveau-Brunswick/Québec à Halifax, soit environ 700 km. Le fait de rouler à 105 km/h plutôt qu'à la vitesse permise de 110 km/h signifierait 30 minutes de plus par voyage, en supposant qu'il n'y ait pas de ralentissement dû à la circulation ou aux conditions météorologiques. Cependant, un voyage typique sur ces routes est de 200 à 400 km, la différence en temps serait donc de 5 à 10 minutes. Il ne devrait y avoir que très peu de voyages pour lesquels cette petite différence serait significative. Ainsi, on considère que la mise en œuvre de la politique proposée dans les Maritimes ne place pas ces secteurs de l'industrie en situation de désavantage sur le plan de la concurrence en ce qui concerne le transport de marchandises au sein de cette région.

Selon le rapport 2006 *Le camionnage au Canada* de Statistique Canada, 190 parcs des Maritimes, pour un total de 5 680 camions, ont des recettes annuelles de plus d'un million de dollars. La majorité de ces camions seraient touchés si l'Ontario et le Québec adoptaient l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse. L'*Enquête sur les véhicules au Canada 2005* indique qu'il y a 17 887 camions lourds (poids nominal brut du véhicule [PNBV] de plus de 15 tonnes) enregistrés dans les Maritimes. En conséquence, on estime qu'environ 32 p. 100 des camions lourds dans les Maritimes (soit 5 680 des 17 887) seraient visés si l'Ontario et le Québec prescrivaient les limiteurs de vitesse.

Tel qu'il est susmentionné, la majorité de ces camions roulent déjà à la vitesse limite proposée de 105 km/h ou à une vitesse inférieure. Ils ne sont donc aucunement touchés de quelque façon que ce soit. Par contre, les propriétaires-exploitants interrogés ont indiqué qu'ils seraient touchés négativement s'ils ne changeaient pas la vitesse maximale du limiteur de vitesse lorsqu'ils passent d'une zone de compétence à une autre, car ils croient que cela nuirait à leur sécurité et, dans certaines conditions, à leur productivité. Ils ont mentionné qu'en raison de cette préoccupation, ils pourraient éviter le Québec et l'Ontario. Toutefois, étant donné l'importance du Québec et de l'Ontario pour le trafic de camions des Maritimes, une telle décision limiterait considérablement leurs possibilités d'emploi.

### **8.1.3 Répercussions sur l'Ouest canadien**

Contrairement aux Maritimes, une très faible partie de l'industrie du transport routier de l'Ouest canadien interagit avec l'Ontario et le Québec. Comme l'indique le tableau 8.3, cette industrie représente 9,4 milliards de dollars, dont seulement 559 millions de dollars (ou 5,9 p. 100) concerne l'Est du Canada.

De ces 559 millions de dollars, un peu plus de 70 p. 100 concernent les marchandises provenant du Manitoba ou y étant destinées. Cela signifie que la majorité des activités des transporteurs de l'Ouest canadien ne seraient pas touchées si l'Ontario et le Québec adoptaient la politique relative aux limiteurs de vitesse.

**Tableau 8.3 : Recettes générées par l'industrie du transport routier des Prairies par mouvement**

| Mouvement  | Recettes générées (en millions de dollars) | Pourcentage des recettes totales de la région |
|--|--|---|
| De l'Ouest canadien vers l'est du Canada et de l'est du Canada vers l'Ouest canadien | 559 \$                                     | 5,9 %   |
| Dans l'Ouest canadien  | 6 552 \$                                   | 69,5 %  |
| De l'Ouest canadien vers les États-Unis et des États-Unis vers l'Ouest canadien      | 2 323 \$                                   | 24,6 %  |
| Total  | 9 434 \$                                   | 100 %   |

Source : Enquête de Statistique Canada sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion.

L'Alberta et la Saskatchewan disposent d'un important réseau de routes où la vitesse permise est de 110 km/h, et le Manitoba a récemment approuvé d'appliquer cette limite de vitesse à l'est de Winnipeg, ainsi qu'au sud de cette ville jusqu'à la frontière américaine. Dans de nombreux États voisins, la vitesse permise est de 70 mi/h ou 75 mi/h. Nos entrevues montrent que les politiques en matière de vitesse permettent des vitesses plus élevées dans l'Ouest canadien que dans l'est du pays, ce qui peut être attribuable à ces vitesses plus élevées. Une bien plus grande portion de parcs (en général des petits parcs) dans l'Ouest canadien devraient réduire leur vitesse, particulièrement lorsque le régulateur de vitesse n'est pas utilisé.

Selon les données disponibles en matière de vitesse pour la Colombie-Britannique, la vitesse des camions, pour la plupart, est déjà inférieure à la limite proposée de 105 km/h, en raison des contraintes imposées par le terrain montagneux<sup>19</sup>. Il y a toutefois une exception : la Transcanadienne dans la région des basses-terres continentales. Mis à part cette région, la mise en œuvre de la politique proposée en Colombie-Britannique aurait peu d'effet sur la vitesse des camions dans cette province.

Selon le rapport 2006 *Le camionnage au Canada* de Statistique Canada, 1 358 parcs de véhicules de l'Ouest canadien ont des recettes annuelles de plus d'un million de dollars. Ces parcs exploitent 28 686 camions, ou 22 p. 100 des

<sup>19</sup> Environmental Benefits of Speed-limiters for Trucks Operating in Canada. Ray Barton Associates Ltd. Novembre 2007.

129 000 véhicules lourds enregistrés que révèle L'*Enquête sur les véhicules au Canada 2005*. Selon nos entrevues, bon nombre d'entre eux ne vont pas en Ontario ou au Québec. Nous sommes d'avis que la moitié de ces camions, ou moins de 10 p. 100 du nombre total de véhicules lourds de l'Ouest canadien, seraient visés par la vitesse limite prescrite en Ontario et au Québec. La plupart de ces camions appartiennent à des parcs importants qui respectent déjà cette vitesse.

Les propriétaires-exploitants de l'Ouest canadien interrogés ont indiqué que si l'Ontario et le Québec mettaient en œuvre la politique relative aux limiteurs de vitesse, ils n'y iraient plus, car la vitesse réduite qu'ils devraient respecter dans l'Ouest canadien et aux États-Unis, là où ils circulent principalement, représenterait un danger accru sur le plan de la sécurité en raison de l'interaction automobile-camion, laquelle découle de la vitesse inférieure des camions, s'ils ne modifient pas la vitesse à laquelle leur limiteur est réglé. Ils se sont également dits préoccupés par leur capacité de conduire de façon sécuritaire sur le tronçon montagneux à deux voies de la Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario ainsi que les routes à deux voies de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Ils ont également noté que lors de parcours plus longs, leur productivité pourrait être touchée négativement, car ils devraient devoir s'arrêter avant de pouvoir compléter la livraison. Ils ont indiqué que dans certaines situations visées par la réglementation sur les heures de service, ils pourraient perdre une journée de travail.

Les propriétaires-exploitants ont mentionné qu'en raison de ces préoccupations, ils éviteraient d'aller en Ontario et au Québec. Ils pourraient atténuer ces préoccupations en investissant dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée et en utilisant ces outils. On ne pouvait estimer le nombre de propriétaires-exploitants qui ne vont plus en Ontario et au Québec en raison de la prescription visant le réglage des limiteurs de vitesse dans ces provinces ni la proportion générale du trafic de camions qu'ils représentent.

#### **8.1.4 Répercussions sur la circulation entre l'Ontario/le Québec et les États-Unis**

Les entreprises canadiennes qui transportent des marchandises aux États-Unis ne font pas concurrence aux parcs américains qui effectuent le transport au sein des États-Unis, car il ne leur est pas permis d'y prendre des marchandises et de les y livrer. Cela signifie que l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse ne créerait aucun problème sur le plan de la concurrence entre les transporteurs américains et canadiens lorsqu'ils se trouvent aux États-Unis.

Les camions de parcs américains qui vont au Québec et en Ontario devraient conduire à 105 km/h lors de leurs activités aux États-Unis, à moins que l'on ne choisisse de modifier le réglage du limiteur de vitesse lorsqu'ils sont à l'extérieur du Québec et de l'Ontario. Il s'agit toutefois d'une option que la plupart des parcs ne choisiraient pas, car cela permettrait au chauffeur de choisir la vitesse, ce qui va à l'encontre de la principale raison pour utiliser les limiteurs de vitesse.

On s'est dit préoccupé par le fait que les écarts de vitesse créés en réglant la vitesse du camion à 65 mi/h pourraient causer pour ces parcs des problèmes sur le plan de la concurrence par rapport aux parcs américains qui ne vont pas au Canada. Les camions de ces autres parcs pourraient conduire à des vitesses plus élevées aux États-Unis, ce qui pourrait leur procurer un avantage concurrentiel. Cela pourrait également faire en sorte que les parcs américains ne vont pas au Canada, car ils ne voudraient pas perdre cet avantage dans leurs activités aux États-Unis, lesquelles sont possiblement plus importantes que leurs activités entre le Canada et les États-Unis.

Chez les grands parcs américains qui ont participé aux entrevues, on n'était pas préoccupé par le différentiel de vitesse. Les camions de la majorité de ces parcs roulent déjà à cette vitesse ou à une vitesse inférieure. Par exemple, l'enquête de l'ATRI a révélé qu'environ 60 p. 100 de ces camions ont une vitesse maximale établie à 65 mi/h ou moins, et 36 p. 100 des autres camions à 66 mi/h et à 70 mi/h. Ces écarts de vitesse ne posent aucun problème aux grands transporteurs interrogés. De plus, lors des entrevues, l'ATA n'a exprimé aucune préoccupation à cet égard. Toutes les entreprises qui ont participé aux entrevues avaient la même politique en matière de vitesse pour l'ensemble de leurs activités et ne modifiaient pas les réglages des limiteurs de vitesse par région ou zone de compétence. Il est peu probable qu'elles établissent un parc distinct expressément pour les postes frontaliers entre le Canada et les États-Unis uniquement pour cette raison.

Selon l'analyse des données de Statistique Canada sur le commerce, 47 p. 100 du trafic de camions entre le Canada et les États-Unis (par valeur) se déplace entre l'Ontario et sept des États voisins<sup>20</sup>, dont les routes affichent une vitesse maximale d'au plus 65 mi/h. Cela signifie que près de la moitié de ces camions ne sont pas touchés s'ils roulent à la vitesse permise ou à une vitesse inférieure. Dans l'ensemble, il semble que si l'Ontario et le Québec adoptaient l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse à 105 km/h, cela n'aurait que peu de répercussions sur les parcs américains qui vont dans ces provinces.

Les propriétaires-exploitants étaient préoccupés par le fait d'être limités à 65 mi/h. La principale opposition qu'ont manifestée les propriétaires-exploitants et les petits parcs à l'égard des limiteurs de vitesse prescrits portait, encore une

---

<sup>20</sup> Il s'agit du Michigan, du Wisconsin, de New York, de la Pennsylvanie, de l'Ohio, de l'Indiana et de l'Illinois.

fois, sur la sécurité, et ce, surtout en raison de l'interaction automobile-camion accrue lorsque la vitesse des camions est réduite. En ne se basant que sur cette préoccupation, 80 p. 100 des propriétaires-exploitants interrogés ont indiqué qu'ils ne feraient plus le transport au Québec ou en Ontario pour éviter que leur vitesse soit limitée. Ils pourraient toutefois atténuer dans une certaine mesure cette préoccupation, s'ils choisissaient de modifier la vitesse du limiteur de vitesse lorsqu'ils sont à l'extérieur de ces provinces.

Environ la moitié des propriétaires-exploitants interrogés sont également préoccupés par l'effet négatif sur leur productivité qu'aurait le fait d'être limité sur le plan de la vitesse. Ils ont mentionné des circonstances où le temps épargné en conduisant à des vitesses élevées et permises leur permettraient d'effectuer leur livraison sans faire de pause et tout en respectant les exigences relatives aux heures de service. Sinon, ils devraient faire une pause avant d'effectuer la livraison, laquelle serait alors faite le lendemain, ce qui équivaut essentiellement à leur faire perdre une journée de salaire. Par exemple, comparativement à un camion qui roule à 65 mi/h, un autre camion qui roule à 75 mi/h (la vitesse permise dans plusieurs États) parcourrait environ 100 milles de plus par jour en vertu de la réglementation américaine sur les heures de service, avec des allocations de repas et des pauses. Dans certaines situations, cela signifierait effectuer la livraison ce jour-là plutôt que de faire une pause de longue durée à 100 milles de la destination.

Ce problème concernerait plus les camions qui voyagent dans le centre-ouest des États-Unis, où de nombreux États ont une vitesse maximale (110 km/h [70 mi/h] et 120 km/h [75 mi/h]) supérieure à la vitesse proposée de 105 km/h (65 mi/h). Cependant, les données sur le commerce international indiquent que seule une petite partie du trafic entre les États-Unis et l'Ontario/le Québec circule dans ces États; cette incidence serait donc limitée. Néanmoins, si cette situation se produisait, elle constituerait un obstacle, avant tout pour les propriétaires-exploitants qui ont de nombreuses activités dans ces États où la vitesse est plus élevée, aux activités en Ontario et au Québec, et ce, encore une fois pour des raisons de sécurité et de productivité.

## **8.2 Mise en situation 2 : Utilisation prescrite à l'échelle nationale de limiteurs de vitesse ne permettant pas d'excéder 105 km/h.**

Dans cette mise en situation, l'utilisation prescrite de limiteurs de vitesse à 105 km/h serait mise en œuvre sur l'ensemble du territoire canadien. Comparativement à la mise en situation 1 (utilisation uniquement en Ontario et au Québec), les camions qui voyagent directement entre les Maritimes et les États-Unis sont également visés par la vitesse limitée, tout comme ceux qui circulent entre l'Ouest canadien et les États-Unis.

### **8.2.1 Répercussions sur les Maritimes**

Tel qu'il est mentionné précédemment, le mouvement triangulaire des parcs des Maritimes et de leurs propriétaires-exploitants serait visé par l'exigence du Québec/de l'Ontario. L'adoption de la politique à l'échelle nationale n'aurait qu'une incidence limitée sur le trafic entre les Maritimes et les États-Unis. Les données sur le commerce de Statistique Canada montrent que seulement 1 p. 100 de la valeur nationale totale des importations américaines arrive dans les Maritimes directement des États-Unis, dont la majorité d'États voisins qui affichent une limite permise de 65 mi/h, la vitesse prescrite proposée. Étant donné les limites permises rencontrées lors de ces déplacements, celle proposée (105 km/h) aurait peu d'effet, voire aucun, sur la majorité des camions respectant les limites permises qui circulent entre les Maritimes et les États-Unis.

La principale incidence sur les Maritimes serait que tous les camions lourds dans la région ne pourraient pas excéder 105 km/h. Selon la mise en situation voulant que cette vitesse ne soit appliquée qu'en Ontario et qu'au Québec, on estime qu'environ 32 p. 100 des camions lourds de la région seraient visés par cette exigence, dont la majorité ont déjà une vitesse maximale de 105 km/h ou moins<sup>21</sup>. Certaines des principales routes commerciales du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse affichent actuellement une limite permise de 110 km/h. Le fait de prescrire une vitesse maximale de 105 km/h pour tous les camions lourds nuirait à ceux qui se fient sur les limites permises plus élevées pour effectuer les livraisons en temps opportun. Tel qu'il est indiqué plus haut, les distances semblent être trop courtes pour qu'un différentiel de 5 km/h soit important dans la plupart des cas. Les camions des grandes entreprises qui ont des activités dans la région ont déjà une vitesse maximale de 105 km/h.

### **8.2.2 Répercussions sur l'Ontario/le Québec**

Les répercussions pour l'Ontario et le Québec sont les mêmes que celles de la mise en situation 1, y compris celles sur le trafic entre ces provinces et les États-Unis.

### **8.2.3 Répercussions sur l'Ouest canadien**

On estime que 90 p. 100 (ou plus) des camions de l'Ouest canadien ne sont pas touchés par la prescription de l'Ontario/du Québec. Cependant, si elle s'étendait à l'ensemble du pays, tous les camions lourds seraient limités à 105 km/h. Il y a en Alberta et en Saskatchewan des routes où la vitesse est de 110 km/h et le Manitoba augmente la vitesse permise à 110 km/h sur certaines de ces principales routes.

---

<sup>21</sup> À l'exception des anciens camions qui seraient exemptés, car ils ne sont pas munis de limiteur de vitesse.

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

Tel qu'il a été mentionné précédemment, bon nombre de petits parcs et de propriétaires-exploitants de l'Ouest canadien n'établissent pas de limite maximale ou l'établissent à près de 110 km/h. Il est toutefois fréquent qu'en vertu de la politique de l'entreprise, ces camions doivent aller à une vitesse se situant entre 102 et 105 km/h. La vitesse plus élevée est permise pour effectuer des dépassements, particulièrement sur les routes à deux voies, nombreuses en Alberta et en Saskatchewan.

De nombreux États au sud des Prairies ont des limites de vitesse plus élevées, soit 70 mi/h et 75 mi/h. Tous les camions qui se déplacent entre le Canada et les États-Unis auraient une vitesse maximale de 105 km/h, soulevant les préoccupations en matière de sécurité et de productivité qu'ont mentionnées précédemment les propriétaires-exploitants et les petits parcs. Les propriétaires-exploitants américains ont indiqué qu'ils seraient désavantagés par rapport à ceux qui ne travaillent qu'aux États-Unis, où la vitesse maximale n'est pas limitée, et cesseraient donc d'aller au Canada. Encore une fois, ils atténueraient ces préoccupations s'ils étaient prêts à investir dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à l'entrée et à la sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée et s'ils étaient prêts à les utiliser.

Chez certains des petits parcs de l'ouest, on a mentionné avoir une vitesse maximale de 110 km/h là où c'est permis dans l'Ouest canadien et les États avoisinants. Les gestionnaires de parc et les propriétaires-exploitants qui empruntent ces routes, et dont les parcours sont près des limites prescrites en vertu de la réglementation sur les heures de service, seraient les plus touchés négativement, car les vitesses inférieures ne leur permettraient pas d'effectuer leur livraison avant que le chauffeur doive se reposer pendant une période importante. Les gestionnaires de parc ont indiqué qu'ils modifieraient leurs calendriers en conséquence pour s'adapter aux changements ou modifieraient le calendrier de livraison de leurs clients si les deux parties peuvent s'entendre. Seulement quelques-uns de ces gestionnaires de parc ont indiqué que cela les préoccupait et ils ont mentionné que l'incidence est « gérable ». Il se peut que pour éviter ce problème, certains petits parcs et propriétaires-exploitants n'aillent pas au Canada. Encore une fois, ils pourraient atténuer ces préoccupations s'ils étaient prêts à investir dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du camion à son entrée et à sa sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée.

En grande partie, les camions exploités en Colombie-Britannique ne seraient pas touchés, car leur vitesse sur la majorité des routes de cette province est déjà inférieure à 105 km/h. De plus, les camions de cette province à destination et en provenance des États-Unis passent principalement par Washington, l'Oregon et la Californie, des États où la vitesse permise pour les camions est de 55 mi/h (80 km/h) et de 60 mi/h (96 km/h). Ils devraient déjà rouler à une vitesse inférieure prescrite de 105 km/h. Néanmoins, les camions à destination et en provenance du centre-ouest des États-Unis utiliseraient les vitesses supérieures

permises pour une partie de leurs voyages, ce qui préoccupe ce groupe sur le plan de la sécurité et de la productivité, tel qu'il est mentionné plus haut.

### **8.3 Vitesse prescrite de 68 mi/h (110 km/h) recommandée par l'ATA**

L'ATA recommande de régler la vitesse maximale des limiteurs de vitesse à 110 km/h (68 mi/h), plutôt qu'à la vitesse de 105 km/h (65 mi/h) recommandée par l'OTA/ACC. Dans les deux cas, la limite semble reposer sur les pratiques communes des parcs de chaque pays. L'adoption de ces limites tient compte des pratiques actuelles de l'ensemble de l'industrie. Ni l'ACC ni l'ATA n'ont exprimé d'opposition à l'adoption de vitesses prescrites différentes pour chaque pays, ce qui indique qu'ils croient que cela est réalisable.

Les entrevues effectuées dans le cadre de ce projet n'ont révélé aucune raison particulière pour ne pas adopter des vitesses différentes, au-delà des préoccupations sur le plan de la sécurité qu'ont mentionnées les propriétaires-exploitants et les personnes interrogées des petits parcs.

Bon nombre des personnes interrogées ont indiqué qu'à des fins d'harmonisation, les deux pays devraient adopter la même vitesse. Une seule vitesse maximale suffirait donc pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, de sorte qu'elle soit « câblé », donc plus difficile à trafiquer, ce qui augmenterait la conformité.

## **9.0 Recrutement et maintien en poste des chauffeurs**

Selon la littérature sur l'industrie du transport routier, il est possible que les vitesses plus élevées servent d'outil pour recruter et maintenir en poste des chauffeurs. L'argument invoqué est que les chauffeurs sont payés au kilométrage ou à la charge, donc plus ils vont vite, plus ils font de l'argent. Dans ce contexte, l'enquête de l'OOIDA a révélé que les chauffeurs de camion (81,7 p. 100) préfèrent de beaucoup travailler pour des parcs dont la vitesse maximale n'est pas limitée, toutes choses étant égales, et que 60 p. 100 estiment que leurs préoccupations à l'égard des limiteurs de vitesse jouent un rôle important pour ce qui est de décider de travailler pour une entreprise.

Cela semble indiquer que les entreprises qui n'utilisent pas de limiteurs de vitesse, ou qui les règlent à une vitesse élevée, pourraient être avantagées sur le plan du recrutement et du maintien en poste de chauffeurs. Cela signifierait que les parcs exploités dans des zones de compétence où la vitesse maximale est limitée pourraient perdre des chauffeurs au profit de parcs exploités dans des zones de compétence où la vitesse maximale n'est pas limitée. Cela pourrait nuire à leur capacité de transporter des marchandises, ce qui pourrait leur faire perdre une part du marché. Toutefois, lors de l'enquête, on n'a pas demandé aux chauffeurs d'indiquer l'importance que revêtent les limiteurs de vitesse par rapport à d'autres éléments.

Les propriétaires-exploitants interrogés ont fortement fait écho aux résultats de l'enquête de l'OOIDA, indiquant que les parcs qui limitent la vitesse de leurs camions perdraient des chauffeurs. La moitié de ces propriétaires-exploitants ont mentionné qu'ils connaissaient personnellement des chauffeurs qui ont changé de parcs pour cette raison. Les points de vue des gestionnaires de parc obtenus lors de l'enquête du TRB sont très différents de ceux des chauffeurs. Dans le cadre de l'enquête du TRB, 65 p. 100 des répondants (gestionnaires de parcs) ont indiqué que les chauffeurs n'avaient pas d'opinion à l'égard des limiteurs de vitesse et que 9,7 p. 100 avaient une opinion négative ou très négative.

La majorité des gestionnaires de parcs (grands et petits) interrogés dans le cadre de cette enquête ont indiqué que c'est de l'ensemble du régime de rémunération dont les chauffeurs tiennent compte lorsqu'ils prennent une décision sur le plan de l'emploi, y compris le taux kilométrique, la distance totale parcourue chaque mois, la qualité de l'équipement et les avantages sociaux. Ils étaient d'avis que le fait de ne pas être limité sur le plan de la vitesse ne serait pas un outil de recrutement et de maintien en poste particulièrement efficace. Si c'était si attrayant pour un chauffeur, ils ne voudraient pas de ce dernier. Dans ce contexte, *Le moteur de l'économie canadienne* (phase 1) a indiqué que les principales stratégies de recrutement des gestionnaires de parc sont une bonne rémunération/de bons avantages//de bonnes primes, un bon équipement, de

bons quarts/de bonnes heures de travail et des congés la fin de semaine<sup>22</sup>. Ces conditions sont plus fréquemment offertes par de grandes entreprises qui limitent la vitesse de leurs camions.

Pour quantifier la mesure dans laquelle le limiteur de vitesse peut être un outil efficace de recrutement et de maintien en poste des chauffeurs, il faudrait concevoir scientifiquement une enquête à grande échelle portant sur leurs décisions précédentes et leurs attentes en matière d'emploi. Cependant, l'information qualitative disponible indique que la capacité de recruter des chauffeurs au moyen du limiteur de vitesse est assez limitée.

## **10.0 Incidence économique potentielle sur le secteur du camionnage**

La majorité des camions lourds au Canada ont une vitesse maximale limitée; dans la plupart des cas, elle est de 105 km/h ou moins. De plus, l'augmentation du coût du diesel incite à réduire les vitesses limites. Trois des entreprises interrogées réduisent leur vitesse limite pour cette raison.

Chez les parcs qui utilisent des vitesses plus élevées ou qui n'établissent pas de vitesse limite, on a indiqué que l'on roulait généralement à 105 km/h ou moins pour contrôler les coûts liés au carburant. Pour la plupart, les parcours de ces parcs sont établis pour ces vitesses et il y aurait peu de conséquences sur le plan économique. On a estimé que 63 p. 100 des camions sur les routes interurbaines partout au Canada roulent à 105 km/h ou moins<sup>23</sup>. De plus, 22 p. 100 roulent à une vitesse de 105 à 110 km/h, vitesse qui permettrait de réaliser des économies de temps minimales sur la plupart des parcours. Les entreprises dont la politique établit une vitesse semblable ont, pour la plupart, indiqué que le fait de réduire la vitesse à 105 km/h avait peu d'incidence sur leurs activités. Le reste des camions, soit 15 p. 100, excèdent les vitesses permises<sup>24</sup>.

Selon l'analyse des coûts effectuée dans le cadre de ce projet, les coûts accrus liés à une vitesse supérieure à 105 km/h sont supérieurs aux avantages sur le plan de la productivité. On a estimé que ces économies annuelles de carburant seraient de l'ordre de 228 millions de litres si l'utilisation de limiteurs de vitesse était prescrite à l'échelle du Canada<sup>25</sup>. Selon le prix du carburant dans les

---

<sup>22</sup> *Le moteur de l'économie canadienne* (Phase 1). Publié par le Conseil canadien des ressources humaines en camionnage, Ottawa (Ontario).

<sup>23</sup> Environmental Benefits of Speed-limiters. Préparé par Ray Barton Associates pour Transports Canada. Novembre 2007.

<sup>24</sup> Un pourcentage plus élevé d'automobiles que de camions excède la limite de vitesse.

<sup>25</sup> Environmental Benefits of Speed-limiters. Préparé par Ray Barton Associates pour Transports Canada. Novembre 2007.

secteurs d'exploitation des parcs, cela pourrait représenter pour l'industrie canadienne du camionnage des économies annuelles de 190 à 200 millions de dollars par année. Parallèlement, ces parcs sont plus susceptibles de subir des pressions de la part des chauffeurs payés au mille ou au kilomètre, lesquels pourraient connaître une réduction de leur rémunération. Les propriétaires-exploitants qui conduisent à plus de 105 km/h verraient leurs revenus bruts diminuer, mais leur revenu net augmenter.

Les parcs et les propriétaires-exploitants qui empruntent ces routes et dont les parcours sont près des limites prescrites en vertu de la réglementation sur les heures de service seraient les plus touchés négativement, car les vitesses inférieures ne leur permettraient pas d'effectuer leur livraison avant que le chauffeur doive se reposer pendant une période importante. On a indiqué que l'on modifierait les calendriers en conséquence pour s'adapter aux changements ou modifierait le calendrier de livraison des clients si les deux parties peuvent s'entendre. Sans collaborer en profondeur avec plusieurs parcs et examiner tous leurs parcours, on ne peut pas quantifier ces coûts. Cependant, seulement quelques-unes des personnes interrogées ont indiqué que cela les préoccupait et ils ont mentionné que l'incidence est « gérable ». Compte tenu de la nature concurrentielle du camionnage, il est probable que tout coût supplémentaire connexe ne serait pas transmis à l'expéditeur. Les propriétaires-exploitants estimaient que là où cela se produisait, ils pourraient essentiellement perdre une journée de salaire.

Dans l'ensemble, il pourrait y avoir une incidence sur la concurrence de l'industrie du transport routier dans les zones de compétence où la vitesse maximale que peuvent atteindre les camions est limitée, si suffisamment d'exploitants évitaient ces zones. Le fait d'éviter ces zones y diminuerait la concurrence, car il y aurait moins de compétiteurs. Cette incidence serait atténuée dans la mesure où les exploitants investissent dans les outils permettant de modifier la vitesse maximale du limiteur de vitesse à leur entrée et à leur sortie de zones de compétence où la vitesse est limitée ou décident d'utiliser ces outils.

## **11.0 Incidence sur les expéditeurs**

La majorité des marchandises transportées le sont déjà par des entreprises dont la vitesse des camions est limitée à 105 km/h ou moins. Évidemment, cela n'a aucune incidence sur les expéditeurs qui ont recours à ces entreprises, y compris sur leurs livraisons juste-à-temps. Chez les entreprises interrogées, on a indiqué que l'on effectuerait les modifications nécessaires d'une manière qui ne nuirait nullement à leurs clients. Dans ce contexte, 84 p. 100 des répondants à l'enquête de l'ATRI ont indiqué que le nombre de livraisons juste-à-temps était réduit « peu souvent » ou « rarement » à la suite de la mise en œuvre de limiteurs de vitesse.

Les entrevues réalisées dans le cadre de cette étude indiquent que les limiteurs de vitesse prescrits n'empêcheraient pas les parcs importants d'aller dans de telles zones de compétence. Bien que les propriétaires-exploitants aient mentionné qu'ils éviteraient de telles zones de compétence, le nombre actuel de camions parmi tous les camions disponibles ne devrait pas avoir d'incidence sur la concurrence en ce qui concerne les expéditeurs.

Dans l'ensemble, cela dénote qu'il y aurait une incidence minime sur les expéditeurs situés dans une zone de compétence où la vitesse est limitée et dont les livraisons sont assujetties à des délais n'exigeant pas que les camions excèdent la vitesse permise.

## **12.0 Incidence sur les fabricants de moteurs et les monteurs de camions**

En vertu de la proposition, les procédures actuelles s'appliqueraient toujours aux fabricants de moteurs et aux monteurs de camions. Le fabricant fournit les camions à ses concessionnaires accompagnés des progiciels et du mot de passe nécessaires pour régler la vitesse du limiteur à la vitesse souhaité; le concessionnaire remet ensuite le mot de passe au nouveau propriétaire du camion si ce dernier en fait la demande. La majorité des propriétaires de parc peuvent, par l'entremise de leurs ateliers et de leur personnel de service, établir ou modifier la vitesse du limiteur. Les entrevues réalisées dans le cadre de cette enquête ont révélé que les propriétaires n'ont qu'une seule politique en matière de vitesse pour l'ensemble de leur parc, peu importe le secteur d'exploitation.

On peut modifier la vitesse du limiteur à partir de la cabine au moyen du matériel/logiciel et du mot de passe nécessaires. Cet équipement coûte de 1 000 \$ à 2 000 \$ (450 \$ pour le logiciel, et de 650 \$ à 700 \$ pour les connecteurs/le matériel) et le propriétaire l'aurait à sa disposition. Il faut de 5 à 10 minutes pour changer la vitesse. Dans certains cas, il se peut que l'on doive avoir accès à Internet, lequel serait disponible à un relais routier ou au moyen d'un dispositif d'accès Internet mobile comme un Blackberry. Ces outils permettent à l'opérateur du véhicule, s'il le souhaite, de modifier la vitesse du limiteur à son entrée ou à sa sortie d'une zone de compétence où la vitesse est limitée. Bien que le gestionnaire de parc ne fournirait pas ces outils aux chauffeurs, les propriétaires-exploitants, en tant que propriétaires des véhicules, y auraient accès.

### **13.0 Résumé et conclusions**

La majorité des parcs en Amérique du Nord utilisent des limiteurs de vitesse. La sécurité et les coûts liés au carburant en sont la principale raison. Les vitesses établies aux États-Unis varient entre 60 et 90 mi/h (96,6 km/h à 145 km/h) et la moyenne par camion est de 64,8 mi/h (104,3 km/h). Ceux qui n'utilisent pas de limiteurs de vitesse citent comme raison des préoccupations sur le plan de la sécurité. Ils croient que leur utilisation compromet la sécurité, y compris le manque de vitesse, le dépassement fréquent par des automobiles et la possibilité de se faire emboutir. Les entrevues réalisées lors de cette étude montrent des résultats presque identiques en ce qui concerne le Canada.

En Amérique du Nord, la majorité des marchandises sont transportées par des camions dont la vitesse est limitée à 105 km/h (65 mi/h) ou moins. Pour les parcs qui limitent déjà la vitesse maximale à 105 km/h ou moins, il n'y aurait aucune incidence. Au Canada, les parcs dont la vitesse se situe entre 106 km/h et 110 km/h ont indiqué qu'ils seraient en mesure de rouler à 105 km/h sans que cela n'engendre trop de problèmes. Cependant, cela créerait un problème principalement sur les parcours où les heures de service des chauffeurs sont déjà près de la limite et que la vitesse réduite ferait en sorte qu'ils enfreignent la réglementation. Il faudrait modifier de tels parcours, mais tant que la limite est de 105 km/h, cette situation est gérable, a-t-on indiqué. Les propriétaires-exploitants ont indiqué que de telles situations pourraient leur faire perdre une journée de salaire, et donc nuire à leur productivité. Les camions qui roulent à plus de 110 km/h agiraient donc illégalement peu importe où ils se trouvent au Canada. Des associations de camionnage ont fait valoir que cela place les exploitants dont la vitesse est limitée en situation de désavantage par rapport à ceux qui roulent au-delà des vitesses permises et livrent la marchandise plus rapidement.

La principale préoccupation sur le plan concurrentiel liée à l'adoption de l'utilisation de limiteurs de vitesse, que ce soit seulement en Ontario et au Québec ou partout au Canada, concerne la sécurité et la productivité. Les propriétaires-exploitants et certains petits parcs croient que l'interaction automobile-camion accrue nuirait à la sécurité. Dans certaines situations, les vitesses moins élevées réduiraient leur revenu net, ce qu'il n'était pas possible de quantifier dans le cadre de ce projet. La plupart de ces exploitants ont indiqué qu'en raison de ces considérations, ils choisiraient de ne pas aller dans les zones de compétence où la vitesse est limitée. Cela diminuerait la concurrence, car il y aurait moins de compétiteurs. Ces préoccupations sont plus présentes dans l'Ouest canadien et les États du centre-ouest, où il y a un important réseau routier dont la limite permise est de 110 km/h et de 120 km/h.

Les propriétaires-exploitants interrogés étaient convaincus que les parcs dotés de limiteurs de vitesse seraient en situation de désavantage lors du recrutement

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

de chauffeurs. Cependant, les gestionnaires de parc important et la majorité des petits parcs n'étaient pas de cet avis, mentionnant que les chauffeurs tiennent compte de l'ensemble du régime de rémunération, notamment le taux kilométrique, la qualité de l'équipement et les avantages sociaux. Ils étaient d'avis que le fait de ne pas être limité sur le plan de la vitesse ne serait pas un outil de recrutement et de maintien en poste efficace. Dans l'ensemble, l'information qualitative disponible indique que la capacité d'attirer des chauffeurs au moyen du limiteur de vitesse est assez limitée.

En ce qui concerne la proposition de l'ATA de limiter la vitesse des camions aux États-Unis à 68 mi/h, les entrevues et analyses effectuées dans le cadre de ce projet n'ont révélé aucune raison particulière pour ne pas adopter des vitesses différentes. Toutefois, bon nombre des personnes interrogées ont indiqué qu'à des fins d'harmonisation, les deux pays devraient adopter la même vitesse. Une seule vitesse maximale suffirait donc pour l'ensemble de l'Amérique du Nord, permettant à ce qu'elle soit « câblée », donc plus difficile à trafiquer, ce qui augmenterait la conformité.

L'analyse des coûts effectuée dans le cadre de cette étude révèle que les coûts accrus du carburant et du fonctionnement du véhicule à une vitesse supérieure à 105 km/h l'emportent sur les avantages accrus au chapitre de la productivité. Dans l'ensemble, la mise en œuvre de la mesure aurait des retombées positives pour l'industrie. Les exploitants qui effectuent des parcours pour lesquels il faudrait effectuer la livraison le lendemain en vertu de la réglementation sur les heures de service devraient s'adapter en conséquence. Les parcs ont indiqué qu'ils pourraient le faire sans que cela n'ait de conséquences importantes, dans la mesure où la vitesse est de 105 km/h. Des vitesses inférieures poseraient problème. Les propriétaires-exploitants ont indiqué que ces situations leur feraient perdre une journée de salaire.

Dans l'ensemble, il y aurait une incidence minime sur l'exploitation d'un producteur, d'un fabricant ou d'un détaillant situé sur une zone de compétence où la vitesse est limitée et dont les livraisons sont assujetties à des délais n'exigeant pas que les camions excèdent la vitesse permise.

## **ANNEXE A**

### **ANALYSE COMPARATIVE DES COÛTS À DES VITESSES DE 65 MI/H, DE 70 MI/H ET DE 75 MI/H**

*Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits*

**Logistics Solution Builders Inc.  
Analyse du parc de  
camionnage de l'entreprise**

|                                      |           |           |             |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-------------|
| PNBV                                 | 80 000    | 80 000    | lb          |
| Charge                               | 37 793    | 37 793    | lb          |
| Distance annuelle                    | 197 000   | 170 750   | Milles      |
| Pourcentage de la distance en charge | 75 %      | 75 %      |             |
| Distance annuelle en charge          | 147 750   | 128 063   | Milles      |
| Tonne-mille annuelle                 | 2 791 953 | 2 419 929 | Tonne-mille |

**Coûts par unité et au total**

|   | Vitesse de 75 mi/h    | Vitesse limitée à 65 mi/h | Coûts additionnels liés à la vitesse limitée |  |
|---|-----------------------|---------------------------|--|--|
|   | Cents par tonne-mille | Cents par tonne-mille     | Coût/tonne-mille                             |  |
| <b>Coûts liés à la puissance</b>              |                       |                           |  |  |
| Chauffeur                                     | 4,732                 | 4,791                     | <b>0,059</b>                                 | Le limiteur de vitesse accroît les coûts liés au chauffeur |
| Carburant                                     | 4,353                 | 3,401                     | <b>-0,952</b>                                | Le limiteur de vitesse réduit les coûts en carburant       |
| Réparations                                   | 0,706                 | 0,706                     | 0,000  |  |
| Pneus   | 0,247                 | 0,247                     | 0,000  |  |
| Divers  | 0,106                 | 0,106                     | 0,000  |  |
| <b>Sous-total de la variable de puissance</b> | <b>10,144</b>         | <b>9,251</b>              | <b>-0,893</b>                                |  |
| Dépréciation                                  | 0,573                 | 0,661                     | 0,088  | Équipement moins productif                                 |

*Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits*

|   |               |               |        |   |  |  |  |
|---|---------------|---------------|--------|---|--|--|--|
| Permis  | 0,066         | 0,076         | 0,010  | lorsque la vitesse est limitée                                |  |  |  |
| Intérêts sur la possession de l'équipement      | 0,124         | 0,143         | 0,019  | Coûts fixes par production d'unité de transport accrus        |  |  |  |
| <b>Sous-total fixe de la puissance</b>          | <b>0,763</b>  | <b>0,880</b>  | 0,117  |   |  |  |  |
| <b>Sous-total de la puissance</b>               | <b>10,906</b> | <b>10,131</b> | -0,776 |   |  |  |  |
| <b>Coûts liés à la remorque</b>                 |               |               |        |   |  |  |  |
| Réparations                                     | 0,635         | 0,635         | 0,000  |   |  |  |  |
| Pneus   | 0,233         | 0,233         | 0,000  |   |  |  |  |
| Divers  | 0,054         | 0,062         | 0,008  |   |  |  |  |
| <b>Sous-total de la variable de la remorque</b> | <b>0,922</b>  | <b>0,930</b>  | 0,008  |   |  |  |  |
| Dépréciation                                    | 0,121         | 0,139         | 0,019  | Équipement moins productif lorsque la vitesse est limitée     |  |  |  |
| Permis  | 0,000         | 0,000         | 0,000  | Coûts fixes par production d'unité de transport accrus        |  |  |  |
| Intérêts sur la possession de l'équipement      | 0,034         | 0,039         | 0,005  |   |  |  |  |
| <b>Sous-total fixe de la remorque</b>           | <b>0,155</b>  | <b>0,178</b>  | 0,024  |   |  |  |  |
| <b>Sous-total de la remorque</b>                | <b>1,076</b>  | <b>1,108</b>  | 0,032  |   |  |  |  |
| <b>Coûts indirects</b>                          |               |               |        |   |  |  |  |
| Administration                                  | 1,916         | 1,797         | -0,119 |   |  |  |  |
| Assurance                                       | 0,472         | 0,442         | -0,029 |   |  |  |  |
| Profit  | 0,368         | 0,346         | -0,023 |   |  |  |  |
| <b>Sous-total des coûts indirects</b>           | <b>2,756</b>  | <b>2,585</b>  | -0,171 |   |  |  |  |
| <b>Coûts totaux du camionnage</b>               | <b>14,739</b> | <b>13,824</b> | -0,915 | <b>Dans l'ensemble, productivité du camionnage accrue par</b> |  |  |  |

**le limiteur**

**Note relative à l'incidence générale (pour une entreprise possédant une unité de transport)**

Les économies de carburant liées aux limiteurs de vitesse sont de l'ordre de 22 % lorsque la vitesse est réduite de 75 mi/h à 65 mi/h.

Ces économies ont prépondérance sur tous les autres coûts (p. ex. coûts fixes de la productivité en raison d'un millage annuel moins grand).

Les économies nettes de carburant liées aux limiteurs de vitesse sont de l'ordre de 6,21 %

*Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits*

**Logistics Solution Builders Inc.  
Analyse du parc de camionnage de  
l'entreprise**

|   |           |        |             |
|---|-----------|--------|-------------|
| PNBV                                    | 80 000    | 80 000 | lb          |
| Charge                                  | 37 793    | 37 793 | lb          |
| Distance annuelle                       | 183 750   | 0      | Milles      |
| Pourcentage de la distance<br>en charge | 75 %      | 75 %   |             |
| Distance annuelle en<br>charge          | 137 813   | 0      | Milles      |
| Tonne-mille annuelle                    | 2 604 169 | 0      | Tonne-mille |

**Coûts par unité et au total**

|   | Vitesse<br>de<br>70 mi/h        | Vitesse<br>limitée<br>à 65 mi/h | Coûts<br>additionnels<br>liés à la<br>vitesse<br>limitée |  |
|---|---------------------------------|---------------------------------|--|--|
|   | Cents<br>par<br>tonne-<br>mille | Cents<br>par<br>tonne-<br>mille | Coût/tonne-<br>mille                                     |  |
| <b>Coûts liés à la puissance</b>                  |                                 |                                 |  |  |
| Chauffeur   | 4,760                           | 4,791                           | <b>0,031</b>   | Le limiteur de vitesse accroît les coûts liés au chauffeur |
| Carburant   | 3,741                           | 3,401                           | <b>-0,340</b>  | Le limiteur de vitesse réduit les coûts en carburant       |
| Réparations                                       | 0,706                           | 0,706                           | 0,000  |  |
| Pneus   | 0,247                           | 0,247                           | 0,000  |  |
| Divers  | 0,106                           | 0,106                           | 0,000  |  |
| <b>Sous-total de la variable<br/>de puissance</b> | <b>9,559</b>                    | <b>9,251</b>                    | <b>-0,309</b>  |  |

*Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits*

|   |               |               |        |   |
|---|---------------|---------------|--------|---|
| Dépréciation                                    | 0,614         | 0,661         | 0,047  | Équipement moins productif lorsque la vitesse est limitée<br>Coûts fixes par production d'unité de transport accrus |
| Permis  | 0,070         | 0,076         | 0,005  |   |
| Intérêts sur la possession de l'équipement      | 0,133         | 0,143         | 0,010  |   |
| <b>Sous-total fixe de la puissance</b>          | <b>0,818</b>  | <b>0,880</b>  | 0,062  |   |
| <b>Sous-total de la puissance</b>               | <b>10,377</b> | <b>10,131</b> | -0,246 |   |
| <b>Coûts liés à la remorque</b>                 |               |               |        |   |
| Réparations                                     | 0,635         | 0,635         | 0,000  |   |
| Pneus   | 0,233         | 0,233         | 0,000  |   |
| Divers  | 0,058         | 0,062         | 0,004  |   |
| <b>Sous-total de la variable de la remorque</b> | <b>0,925</b>  | <b>0,930</b>  | 0,004  |   |
| Dépréciation                                    | 0,130         | 0,139         | 0,010  | Équipement moins productif lorsque la vitesse est limitée<br>Coûts fixes par production d'unité de transport accrus |
| Permis  | 0,000         | 0,000         | 0,000  |   |
| Intérêts sur la possession de l'équipement      | 0,036         | 0,039         | 0,003  |   |
| <b>Sous-total fixe de la remorque</b>           | <b>0,166</b>  | <b>0,178</b>  | 0,013  |   |
| <b>Sous-total de la remorque</b>                | <b>1,091</b>  | <b>1,108</b>  | 0,017  |   |
| <b>Coûts indirects</b>                          |               |               |        |   |
| Administration                                  | 1,834         | 1,797         | -0,037 |   |
| Assurance                                       | 0,451         | 0,442         | -0,009 |   |
| Profit  | 0,353         | 0,346         | -0,007 |   |
| <b>Sous-total des coûts indirects</b>           | <b>2,638</b>  | <b>2,585</b>  | -0,053 |   |
| <b>Coûts totaux du</b>                          | <b>14,106</b> | <b>13,824</b> | -0,282 | <b>Dans l'ensemble, productivité du camionnage accrue</b>   |

**camionnage**

**par le limiteur**

**Note relative à l'incidence générale (pour une entreprise possédant une unité de transport)**

Les économies de carburant liées aux limiteurs de vitesse sont de l'ordre de 9,9 % lorsque la vitesse est réduite de 70 mi/h à 65 mi/h. Ces économies ont prépondérance sur tous les autres coûts (p. ex. coûts fixes de la productivité en raison d'un millage annuel moins grand).

Les économies nettes de carburant liées aux limiteurs de vitesse sont de l'ordre de

2,00 %

## **ANNEXE B**

### **AVANTAGES DES LIMITEURS DE VITESSE SUR LE PLAN DE LA SÉCURITÉ**

## **Avantages des limiteurs de vitesse sur le plan de la sécurité**

L'argument sur le plan de la sécurité en ce qui a trait aux limiteurs de vitesse est que le fait de réduire la vitesse des véhicules lourds accroît la sécurité routière en réduisant le nombre de collisions et en atténuant la gravité. Dans certaines situations, le fait de réduire la vitesse peut également permettre de réduire les différentiels de vitesse, ce qui améliore la sécurité routière. Selon des enquêtes menées sur l'utilisation de limiteurs de vitesse en Amérique du Nord, les gestionnaires des parcs de véhicules, particulièrement ceux des parcs importants, sont de cet avis. L'argument contre les limiteurs de vitesse est qu'ils peuvent compromettre la sécurité dans des situations où il y a des écarts de vitesse accrus entre les camions et les autres véhicules, lors du dépassement de véhicules plus lents ou lors de situations d'intégration à la circulation. Les propriétaires-exploitants et les gestionnaires de petit parc ont tendance à souscrire à ce point de vue.

L'utilisation des limiteurs de vitesse est prescrite depuis quelque temps en Europe et en Australie. En Europe, l'exigence vise également les camions de taille moyenne. Les résultats les plus définitifs sur l'efficacité des limiteurs de vitesse proviennent du Royaume-Uni, où le taux de collision mettant en cause des camions lourds dont la vitesse est limitée a diminué de 26 p. 100 de 1993 (année de la prescription) à 2005<sup>26</sup>. Les autorités du Royaume-Uni ont mentionné que d'autres facteurs peuvent avoir contribué à cette diminution, mais ont conclu que les limiteurs de vitesse avaient à tout le moins joué un rôle significatif. Cependant, leur rôle précis n'a pu être quantifié.

La Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA, 2001) s'est opposée à la réglementation proposée de la Commission Européenne relative aux limiteurs de vitesse pour les véhicules légers de transport des marchandises :

« Il n'existe pas de données claires montrant le nombre de collisions évitées imputables à l'utilisation du limiteur de vitesse sur les gros camions utilitaires. Bien qu'il semble probable que cette mesure ait aidé à réduire la vitesse, donc du même coup le nombre de collisions, c'est malheureux que l'on n'ait pas évalué l'efficacité des limiteurs de vitesse dans le cas des gros véhicules.

Ce manque de données rend difficile l'évaluation des avantages probables au niveau de la sécurité routière liés à proposition de la Communauté Européenne, laquelle veut élargir le champ d'application de cette exigence aux poids lourds, aux autobus, aux autocars, aux autocars midi et aux minibus. De plus, nous notons que l'utilisation de limiteurs de

---

<sup>26</sup> Transportation Research Board, projet numéro MC-17 du Commercial Truck and Bus safety Synthesis Program.

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

vitesse peut réduire la vitesse sur certains axes routiers et certaines autoroutes, mais qu'elle n'aura pas d'incidence sur les routes urbaines ou les routes rurales qui traversent les villes et les villages, lesquelles affichent des vitesses permises moins élevées, et où le problème est la conduite à une vitesse inappropriée, et non à une vitesse excessive.

L'évaluation réglementaire montre que les excès de vitesse des gros véhicules restent un grave problème. Malgré l'exigence voulant que les véhicules les plus lourds soient munis d'un limiteur de vitesse, plus de 80 p. 100 des poids lourds et de 50 p. 100 des autocars et des autobus excèdent les vitesses permises sur les routes à deux voies, et plus de 60 p. 100 des poids lourds et 23 p. 100 des autocars et des autobus sur les routes à une voie.

Par conséquent, bien que nous appuierions la mesure proposée, nous ne croyons pas qu'elle permettra de réduire de façon significative le nombre de collisions.

RoSPA croit que le but ultime devrait être que tous les véhicules routiers, y compris les automobiles, soient munis d'un limiteur de vitesse intelligent, quoiqu'il s'agisse clairement d'un but à long terme qui dépendra des résultats des recherches et essais actuels. » [Traduction]

En Amérique du Nord, il n'y a eu aucune évaluation quantitative des avantages des limiteurs de vitesse sur le plan de la sécurité. Dans son rapport (1991) sur la sécurité liée au contrôle de la vitesse des véhicules utilitaires présenté au Congrès, la National Highway Traffic Safety Administration appuyait la mise en application de dispositifs de régulation de vitesse, mais a conclu ce qui suit :

« [...] il n'y a pas de raisons suffisantes pour envisager d'exiger que tous les camions soient munis d'un tel dispositif. Les données liées à l'ampleur du problème suggèrent que le nombre de collisions cibles était faible, p. ex. environ 30 collisions mortelles par année mettant en cause des camions avec remorque. L'ampleur peu importante du problème, avec les incertitudes relatives à la réduction potentielle des collisions, laissent entendre que les avantages liés à l'obligation de limiter la vitesse sont douteux. » [Traduction]

Les adeptes des limiteurs de vitesse mentionnent que les vitesses limites et les vitesses des camions aux États-Unis ont depuis augmenté, ce qui change les dimensions du problème.

Dans le cadre de la récente enquête de l'ATRI sur l'utilisation des limiteurs de vitesse, on a trouvé qu'il était difficile d'effectuer une comparaison valable des données sur la sécurité des parcs avant et après l'installation de limiteurs de vitesse, en raison du nombre peu élevé de répondants (56 transporteurs) qui ont

Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits

fourni des données objectives sur la sécurité (sur le plan du nombre de milles/véhicules parcourus par million de milles avant et après l'installation). Compte tenu du manque de données à l'égard de ces points, les auteurs du rapport ne pouvaient pas affirmer haut et clair que l'utilisation de limiteurs de vitesse donnait des résultats positifs sur le plan de la sécurité. Cinquante-six p. 100 des répondants ont indiqué que les limiteurs de vitesse étaient efficaces ou très efficaces pour réduire les collisions et 64 p. 100 ont déclaré qu'ils étaient efficaces ou très efficaces pour réduire les infractions à la vitesse.

Dans son récent examen des limiteurs de vitesse prescrits, le TRB note que l'information à l'appui des avantages sur le plan de la sécurité est qualitative et recommande d'effectuer une évaluation rigoureuse avant-après pour les mesurer et les quantifier de façon objective. Cela dit, de nombreux groupes sont convaincus des avantages que procurent les limiteurs de vitesse prescrits sur le plan de la sécurité. Il y a également ceux qui croient que les limiteurs de vitesse prescrits pour les camions lourds n'amélioreraient pas la sécurité, indiquant que pour cela, il serait plus efficace d'appliquer les lois actuelles de manière plus rigoureuse.

**Tableau 3.1, page 12**

|  |   |
|--|---|
| Industry                               | Industrie   |
| Sector                                 | Secteur   |
| Jurisdiction                           | Compétence  |
| Trucking Industry \$54.7 billion       | Industrie du camionnage 54,7 milliards \$                           |
| Couriers \$5.7 billion                 | Entreprises de messageries 5,7 milliards \$                         |
| For-Hire Trucking \$24.3 billion       | Entreprises de camionnage pour le compte d'autrui 24,3 milliards \$ |
| Private Trucking \$24.7 billion        | Services de camionnage privés 24,7 milliards \$                     |
| Intraprovincial carrier \$2.9 billion  | Transporteurs interprovinciaux 2,9 milliards \$                     |
| Extraprovincial carrier \$21.4 billion | Transporteurs extraprovinciaux 21,4 milliards \$                    |
| Domestic \$23.0 billion                | Transport intérieur 23,0 milliards \$                               |
| International \$1.7 billion            | Transport international 1,7 milliards \$                            |
| Intraprovincial \$7.5 billion          | Transport intraprovincial 7,5 milliards \$                          |
| Interprovincial \$5.3 billion          | Transport interprovincial 5,3 milliards \$                          |
| International \$8.6 billion            | Transport international 8,6 milliards \$                            |
| Inbound \$4.3 billion                  | À l'arrivée 4,3 milliards \$  |
| Outbound \$4.3 billion                 | Au départ 4,3 milliards \$  |

**Carte page 15**

|  |  |
|--|--|
| Truck Speed Limits In North America (January 2008) | Vitesses limites pour les camions en Amérique du Nord (janvier 2008) |
| mph  | mi/h   |

**Carte page 20**

|  |  |
|--|--|
| Imports from various States to the Atlantic provinces (2006) | Importations de divers États vers les Maritimes (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)                               |
| 0 to 100   | 0 à 100  |
| 100 to 500   | 100 à 500  |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000  |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000   |
| More than 10,000   | Plus de 10 000   |

**Carte page 20**

|  |  |
|--|--|
| Exports to various States from the Atlantic provinces (2006) | Exportations vers divers États à partir des Maritimes (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)                                     |
| 0 to 100   | 0 à 100  |
| 100 to 500   | 100 à 500  |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000  |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000   |
| More than 10,000   | Plus de 10 000   |

**Carte page 21**

|  |   |
|--|---|
| Imports from various States to Ontario and Quebec (2006) | Importations de divers États vers l'Ontario et le Québec (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)  |
| 0 to 100   | 0 à 100   |
| 100 to 500   | 100 à 500   |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000   |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000   |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000  |
| More than 10,000   | Plus de 10 000  |

**Carte page 21**

|  |  |
|--|--|
| Exports to various States from Ontario and Quebec (2006) | Exportations vers divers États à partir de l'Ontario et du Québec (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)   |
| 0 to 100   | 0 à 100  |
| 100 to 500   | 100 à 500  |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000  |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000   |
| More than 10,000   | Plus de 10 000   |

**Carte page 22**

|  |  |
|--|--|
| Imports from various States to Alberta, Saskatchewan and Manitoba (2006) | Importations de divers États vers l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)   |
| 0 to 100   | 0 à 100  |

*Rapport final : Évaluation commerciale et concurrentielle des limiteurs de vitesse prescrits*

|                  |                |
|------------------|----------------|
| 100 to 500       | 100 à 500      |
| 500 to 1,000     | 500 à 1 000    |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000 |
| More than 10,000 | Plus de 10 000 |

**Carte page 22**

|  |  |
|--|--|
| Exports to various from States Alberta, Saskatchewan and Manitoba (2006) | Exportations vers divers États à partir de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)   |
| 0 to 100   | 0 à 100  |
| 100 to 500   | 100 à 500  |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000  |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000   |
| More than 10,000   | Plus de 10 000   |

**Carte page 23**

|  |  |
|--|--|
| Imports from various States to British-Columbia (2006) | Importations de divers États vers la Colombie-Britannique (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)   |
| 0 to 100   | 0 à 100  |
| 100 to 500   | 100 à 500  |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000  |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000  |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000   |
| More than 10,000                                       | Plus de 10 000   |

**Carte page 23**

|  |   |
|--|---|
| Exports to various States from British-Columbia (2006) | Exportations vers divers États à partir de la Colombie-Britannique (2006) |
| (\$ millions)  | (en millions de dollars)  |
| 0 to 100   | 0 à 100   |
| 100 to 500   | 100 à 500   |
| 500 to 1,000   | 500 à 1 000   |
| 1,000 to 5,000   | 1 000 à 5 000   |
| 5,000 to 10,000  | 5 000 à 10 000  |
| More than 10,000                                       | Plus de 10 000  |