

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	4
Mandat du BAPE	6
Sécurité	7
Circulation	9
Recommandation – 1	10
Coûts	11
Recommandation – 2	12
Répercussions environnementales	13
Recommandation – 3	14
Retombées économiques régionales	15
Équité	16
Recommandation – 4	16
Les partenariats public-privé (PPP)	17
Recommandation – 5	18
Conclusion	19
Sommaire des recommandations	20
<u>Annexe</u>	
Témoignage d'un routier	21

Témoignage d'un routier

Bonjour je m'appelle Louis McNicoll. Je suis camionneur depuis 15 ans et président de mon syndicat. Je veux témoigner de quelques expériences vécues par moi et par certains de mes membres dans le parc des Laurentides.

Mon employeur est le plus important transporteur du Québec, soit Transforce. J'appartiens à la division Kingsway Vrac qui représente une centaine d'unités.

En accord avec mon employeur, j'ai ciblé deux grands problèmes reliés à cette route dangereuse soit l'impatience des automobilistes qui doivent souvent attendre longtemps derrière des files et commettent des gestes imprudents lorsqu'ils ont l'occasion de doubler et le suicide des gens désespérés qui se jettent littéralement dans le devant des camions qui viennent en sens inverse.

Je traverse le parc des Laurentides aller-retour quotidiennement, parfois même deux fois par jour. Un camion avec sa charge pèse entre 55 500 kg et 62 500 kg donc, à la moindre petite élévation, on perd beaucoup de vitesse. Étant donné le manque évident d'endroits pour effectuer légalement des dépassements sécuritaires, nous accumulons des files parfois très importantes. C'est à ce moment que des conducteurs rendus téméraires parce qu'ils sont tannés de suivre le convoi à basse vitesse effectuent des dépassements des plus dangereux mettant leur vie en jeu, celle de leurs passagers ainsi que celle des autres utilisateurs venants en sens inverse.

Combien de fois j'ai dû freiner en catastrophe pour laisser la chance à un automobiliste qui avait mal évalué ses chances de passer deux, trois et même quatre véhicules en plus de mon camion. Même souvent, j'ai dû mettre la roue de droite sur l'accotement de gravier avec tous les risques que cela comporte pour nous : visiter le bois et peut-être même y rester. Ce que je viens de vous décrire arrive aussi bien en été qu'en hiver. De tels accidents causent presque assurément des pertes de vie. Un camion, ça ne pardonne pas.

Pour moi, c'est la route la plus dangereuse que je fréquente, autant pour moi que pour les véhicules qui me suivent ou me rencontrent.

Par contre, ma plus grande hantise est de subir ce qui est arrivé à une dizaine de mes amis, soit le suicide des gens qu'on croise sur la route. Il y a environs trois ans, j'étais parti tôt le matin pour un voyage aller-retour vers Rimouski; au retour, au kilomètre cent vingt trois, un de mes amis qui était en direction de Québec avait la remorque dans le faussé et le tracteur en travers du chemin. Mon ami était debout dans le milieu de la route, les bras en l'air pour me faire signe d'arrêter. Je fus le premier arrivé sur les lieux de l'accident. Nous avons fait la circulation afin qu'il n'y en ait pas d'autres.

Par la suite, il m'a expliqué ce qui lui était arrivé. Une petite camionnette qu'il allait croiser, à la dernière seconde a donné un coup de volant vers sa gauche sans qu'il ait eu le temps de réagir. L'impact a été si violent que sa conduite a été complètement arrachée. Je vous épargne des détails macabres. Un autre humain était décédé dans le parc.

La route fut fermée pendant cinq heures et rouverte sur une seule voie par la suite.

Étant le premier de la file, j'ai assisté probablement aux pires scènes de dépassements dangereux de ma vie de conducteur du parc des Laurentides. Pendant plus d'une heure, je me suis fait

dépasser par des conducteurs et conductrices écoeurés d'attendent de reprendre une vitesse normale et sans beaucoup d'endroits pour leur permettre de le faire. Ce qui auraient pu causer d'autre accidents potentiellement encore plus dangereux.

C'est une expérience traumatisante autant pour mon confrère que pour moi, expérience qui nous suit constamment lorsqu'on emprunte cette route, et qui ne se produit pas sur les autres routes à voies divisées que nous empruntons dans la majorité du millage que nous faisons annuellement.

Une autre histoire de suicide que m'a raconté un de mes membres; c'était à la hauteur du camp Mercier, direction Chicoutimi, et comme mon autre confrère, il a terminé sa course dans le clos. Outre le décès et tous les problèmes psychologiques que ça comporte, mon patron m'a expliqué les conséquences financières d'un tel accident sur la compagnie. Dans ces circonstances, selon la loi de la S.A.A.Q., le camion est automatiquement saisi pour fin d'inspection et neuf points de démérites sont automatiquement ajoutés au dossier de la compagnie. Ces points peuvent entacher la réputation de celle-ci envers ses clients étant donné qu'ils ont accès au dossier de ses transporteurs. Après le résultat de l'inspection de la S.A.A.Q., l'équipement lourdement endommagé nous est restitué. Ma compagnie est trop grosse pour être assurable autrement que pour responsabilité civile. Dans ce cas-ci, le camion était réparable mais à une coût très onéreux : si on calcule le remorquage, la décontamination du sol, les réparations et sans compter la perte de travail du camion durant les réparations et l'enquête, la facture, en coûts directs, s'est élevée à 75 000 dollars. C'est donc dire que la compagnie a dû assumer ces coûts tout en n'étant pas responsable.

Je viens d'aborder une partie de l'aspect financier de la situation, mais le plus important à mon avis, c'est l'aspect humain. Mon confrère de travail a subi un choc nerveux nécessitant un suivi psychologique. Vous pouvez vous imaginer qu'on ne peut retourner au volant sans ignorer qu'on a tué quelqu'un. Ça le suivra et le traumatisera toute sa vie.

Tous ces accidents coûtent énormément cher à la société en perte de vie, en soins de santé, en enquêtes de police, en réparation de la chaussée, etc.

On dit que la vie n'a pas de prix, alors qu'est-ce qu'on attend pour passer à l'action et faire une route à quatre voies divisées?

Louis McNicoll
Président du syndicat de Transport Lebon
TCA local 2004 – FTQ