



Par Bernard Gauthier



## « Une mise à jour de la réglementation s'impose de toute urgence »

- Gabriel Demers, Interoute

**Au Québec, la réglementation du transport hors normes n'a pas été revue depuis une dizaine d'années. Et d'importantes failles au chapitre de la sécurité sont présentes au point où personne n'est à l'abri d'un accident mortel.**

Selon Gabriel Demers, coordonnateur logistique chez Interoute, plusieurs pratiques sont dangereuses, n'importe qui peut s'improviser escorte routière et le gouvernement est hésitant à intervenir dans le dossier. « Autrefois, deux véhicules accompagnaient le camion, alors

qu'un seul suffit maintenant. Les conséquences à cela sont graves puisqu'elles compromettent la sécurité sur les routes. Depuis une vingtaine d'années, il y a eu plusieurs accidents mortels et avec blessés. Non seulement faut-il que la réglementation soit mise à jour, mais il faut

que les escortes routières reçoivent une formation adéquate. Chez nos voisins du Sud, il existe des certificats dans plusieurs états attestant que les conducteurs d'escortes routières ont reçu un minimum de formation. »

À son avis, il existe beaucoup de travailleurs autonomes dans ce secteur, ce qui a pour effet d'entraîner une variation dans les prix. « Comme il n'y a pas d'encadrement, on assiste à beaucoup de laisser-aller, c'est du n'importe qui et du n'importe quoi. Et puis en ce qui concerne les vérifications des véhicules d'escortes, disons qu'elles sont plutôt rares. Tout au plus, les inspecteurs se limitent à vérifier le permis nécessaire et l'état de la radio. Le travail au noir est très répandu », poursuit Gabriel Demers.

De son côté, André Dubuc, président de Transporteurs-Unis, abonde dans le même sens. « Là où je suis d'accord, c'est l'exemple d'un propriétaire d'une pelle mécanique qui se fait suivre par sa fille derrière dans un véhicule avec un gyrophare de 10 cm sur le toit de son auto. Sans aucune formation. Le transporteur est responsable de son chargement et il doit être accompagné d'une escorte compétente. »

Toutefois, André Dubuc estime qu'en général la réglementation actuelle est suffisante et apporter une mise à jour ne ferait qu'alourdir la bureaucratie. « Déjà au Québec cela peut prendre de deux à trois semaines pour obtenir les autorisations nécessaires, alors qu'en Alberta en moins de quatre heures le dossier est clos. »

**« Non seulement faut-il que la réglementation soit mise à jour, mais que les escortes routières reçoivent une formation adéquate. »**

**- Gabriel Demers,  
coordonnateur logistique, Interoute**

Le président de Transporteurs-Unis soutient que la formation des escortes est minimale et non obligatoire. « Si le gouvernement intervient, les petits transporteurs seront menacés. Ils n'ont pas les moyens de conserver des employés à l'année contrairement aux gros transporteurs. Ces derniers disposent de leur propre flotte d'escortes. Les employés reçoivent une formation continue et sont assurés de conserver leur travail », indique André Dubuc.

## Classes de permis

Il existe 7 classes de permis. Tout repose sur la nature de la classe pour déterminer les coûts, le nombre d'escortes, le tracé et la période de la journée où le transport se déroulera. Les 7 classes sont les suivantes :

- classe 1 : transport hors dimensions en largeur, en hauteur, en longueur, ou pour des excédents avant ou arrière ;
- classe 2 : transport de bâtiments préfabriqués ;
- classe 3 : transport de piscines ;
- classe 4 : dépanneuses ;
- classe 5 : transport en surcharge ;
- classe 6 : transport en surcharge exigeant une expertise du MTQ ;
- classe 7 : transport en surdimension exigeant une expertise du MTQ.

Le permis spécial de circulation de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ne peut être délivré que lorsqu'il autorise la circulation d'un véhicule hors normes par sa fabrication ou par le trans-

port peuvent représenter de 4 à 6 semaines. Car il n'y a pas qu'à la SAAQ ou au MTQ que la demande doit être soumise. Il y a également les municipalités, la Sûreté du Québec, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, les provinces, les états américains (si le convoi se dirige aux États-Unis) et même les gestionnaires de construction.

« Tout d'abord, il faut connaître le chemin à emprunter dépendamment de la hauteur de la pièce et de sa largeur. D'où l'importance de réaliser une étude de route. Et pourquoi ? Pour relever physiquement toutes les embûches qui peuvent se présenter sur le parcours. Cette étape est essentielle. Il ne faut pas se fier sur des permis accordés dans le passé pour tel ou tel trajet pour un même type de chargement. Souvent, des changements topographiques sont survenus sur le parcours et cela peut entraîner de graves conséquences au passage du convoi comme de demeurer coincé », explique Louis Guay, propriétaire des escortes LGL.

Le jour ou la nuit ? « Tout dépend des corridors, de la destination et de la saison. En régions éloignées, les déplacements se font généralement de jour. Dans les grands centres urbains, c'est la nuit. Et en hiver, les déplacements se déroulent pendant la journée. Mais comme la période d'ensolaillement est de plus courte durée, cela prend plus de temps contrairement au printemps, alors que les journées sont plus longues », raconte Martin Dupuis, président chez Watson Transport.

## Prix

Il n'y a pas de prix uniforme. Tout dépend de la distance, de la nature du transport du chargement, du temps requis, du nombre d'escortes routières, etc. « Il est certain que si nous devons circuler lentement, le prix sera facturé à l'heure et non au kilomètre », ajoute Martin Dupuis.

Dans le cas d'une escorte routière, les prix sont calculés au kilomètre et peuvent varier de 1,20 \$ à 1,80 \$ par voiture. « Toutefois, ces prix peuvent être inférieurs si un transporteur fait appel directement à un travailleur autonome. De façon générale, il est très difficile de quantifier un prix

tant que nous ne connaissons pas le type de permis », précise Louis Guay.

### Camion adapté ?

Tous les transporteurs vont s'assurer que le camion effectuant le transport de la pièce surdimensionnée a les capacités nécessaires pour accomplir la tâche.

« Les camions doivent être adaptés aux charges transportées et on vérifie que les essieux avant, la transmission, le moteur et le différentiel sont en excellente condition avant le départ. Dans le cas de poids extrêmes du produit ou de dénivellations importantes de certains tronçons de la route, nous ferons appel à des camions planétaires », dit Martin Dupuis.

Même discours chez Transporteurs-Unis. « Si j'ai un produit de 100 tonnes, je dois m'assurer d'avoir un tracteur qui aura la puissance nécessaire pour tirer », ajoute André Dubuc.



Lors d'un transport hors-normes en convoi, un panneau est installé sur l'escorte arrière ou directement sur le chargement lorsqu'il n'y a qu'un véhicule d'escorte. Ceci représente une lacune à la sécurité puisqu'il n'y a rien qui indique qu'il s'agit d'un convoi sur le véhicule de tête pour les usagés arrivant à sens inverse.

Photo © Interoute

Convoyeurs, simulateurs de vol, composantes d'éoliennes, structures d'acier, caissons en bois, fuselages d'avion, voilà autant de pièces qui sont transportées quotidiennement d'un bout à l'autre du pays. Est-ce que Québec devrait revoir sa réglementation, ne serait-ce pour s'assurer que les conducteurs qui arrivent en sens inverse de la route puissent apercevoir clairement

qu'un convoi hors normes approche grâce à une meilleure signalisation ?

Gabriel Demers d'Interoute est de cet avis. « Il y a beaucoup de zones grises et plusieurs règlements sont à modifier comme l'affichage d'un panneau D sur le véhicule d'escorte. Plusieurs automobilistes n'ont aucune idée de ce que nous faisons et une bonne mise à jour s'impose. » ■

## TRANSPORT RÉGULIER ET HORS NORMES



450 638-5254

[www.trspgiroux.com](http://www.trspgiroux.com)

345 St-François-Xavier  
Delson, Qc, J5B 1Y2



Châssis porte conteneur  
Remorque fermée et à rideau  
Remorque à plateau régulier et extensible  
et surbaissé/fardier/fardier extensible  
Fardier 60 tonnes - Chariot élévateur 55 tonnes



Transport  
André Binette inc.

Une division de Transport Alain Giroux

