

Légalisation de la marijuana L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE EST INQUIÈTE

Par Bernard Gauthier

Quelles seront les conséquences de la légalisation de la marijuana dans l'industrie du camionnage? Personne ne le sait. L'inquiétude gagne du terrain parmi les employeurs, tant et aussi longtemps que le Québec et les autres provinces n'auront pas défini clairement les balises entourant la conduite avec les facultés affaiblies, la capacité à travailler et les responsabilités de l'entreprise. Ce ne sont là que quelques exemples. La liste des préoccupations est encore plus longue.



Photo © Reflex photographie & communication / Audrey Diehman

Marc Cadieux, président-directeur général, ACQ

Le gouvernement fédéral a déposé son projet de loi aux Communes en avril dernier. La consommation du cannabis à des fins récréatives devrait être légalisée quelque part en juillet 2018. D'ici là, les provinces ont beaucoup à faire. Que ce soit la production, la distribution, les points de vente, le marketing, l'éducation et la sensibilisation aux conséquences auprès des utilisateurs, le travail est colossal.

À l'Association du camionnage du Québec (ACQ), on a déjà manifesté une multitude de préoccupations auprès de divers ministères du Québec. Chauffeurs et employés dans les secteurs de la manutention et de l'entreposage sont en tête de liste. Quel sera le taux acceptable du tétrahydrocannabinol (THC) dans le sang pour être conforme avec la loi? Tolérance zéro dans les entreprises? Bref autant de questions sans réponses pour le moment.

« Nous avons eu plusieurs rencontres de travail pour mettre la table et regrouper tous les points problématiques. Notre objectif est d'unifier les idées à l'égard des représentations qui sont portées au fédéral », explique Marc Cadieux, président-directeur général de l'ACQ.

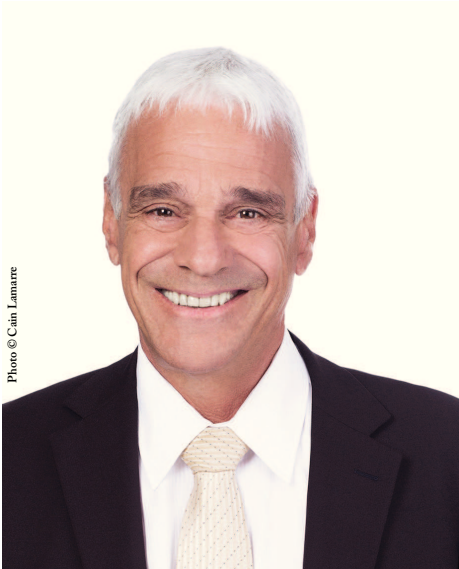
L'ACQ se joint au rang des secteurs ferroviaire et aérien en vue de créer une coalition d'intervention. Le but est d'envoyer un message plus fort à l'égard de tout le transport des marchandises en général. « Comment un employeur pourra gérer tout ça auprès de son entreprise selon les lois et chartes qui encadrent les Canadiens ? »

Zones grises

Le problème se pose essentiellement pour le transport intra canadien. Les camionneurs appelés à traverser la frontière américaine n'ont pas droit à l'erreur. C'est tolérance zéro en vertu de la règle du territoire ou law of the land. Les chauffeurs doivent se soumettre à des tests de drogue et d'alcool. Ils ont l'obligation de répondre de façon satisfaisante et sont assujettis à des tests aléatoires.

« Au Canada, il reste des zones grises. Avec le temps, la jurisprudence viendra peut-être clarifier des points. Mais avant tout, faut-il connaître les paramètres des lois et des droits auxquels les employeurs et les employés auront droit. » C'est ce qui est à définir, selon Marc Cadieux. « Où va-t-on s'arrêter comme individu et où sera la légalité de l'application dans l'industrie? Au nom de l'industrie, nous sommes inquiets. Sans réponses et sans clarifications, c'est sûr que ça alimente une forme d'inquiétude. »

De son côté, Nathalie Léveillé, coordonnatrice, Conformité et Affaires juridiques à l'ACQ, dit que bon nombre de paramètres doivent être encadrés par le provincial. « Quels seront les obligations des employeurs et les moyens mis à leur disposition visant la détection, quelle sera la façon de gérer la problématique, y aurait-il un taux de THC et quelle en sera la limite? Voilà autant de questions et de préoccupations qui sont dans l'esprit des transporteurs et de notre association. »



« Comment un employeur pourra gérer tout ça auprès de son entreprise selon les lois et chartes qui encadrent les Canadiens ? »

- Marc Cadieux, président-directeur général, ACQ

Guy Dussault, avocat, spécialiste en droit du travail et des droits de la personne.

Nathalie Léveillé cite un exemple concret pour déterminer où est la responsabilité du transporteur.

« Un chauffeur se soumet à un test considéré comme acceptable par rapport à la loi. Le transporteur lui donne le feu vert pour prendre la route avec une remorque de 53 pieds. Un peu plus tard, l'entreprise apprend que le chauffeur a causé un accident mortel. Alors se pose la question suivante: où se situe la responsabilité de l'employeur? Celui-ci a décidé de laisser partir son employé sur la route sachant qu'il n'avait pas toute sa lucidité, mais conformément au respect de la loi selon le taux de THC permis, lequel reste à définir. C'est une zone grise. En attendant que tout se précise, je dirais aux transporteurs que c'est tolérance zéro tant et aussi longtemps que nous n'aurons pas tous les paramètres pour assurer ensuite une formation à nos membres. »

Tout est à définir

Comme l'explique Me Guy Dussault, avocat spécialisé en droit du travail et droits de la personne chez Cain Lamarre, il faut attendre de voir comment les provinces vont s'ajuster.

« Pour les camionneurs, il est certain que ça ne leur permettra pas de consommer du cannabis et de prendre le volant.  a va nécessiter des mécanismes de contrôle différents. Déjà, nous sommes en train de migrer de plus en plus vers des tests de salive qui donnent une lecture précise. Les tests d'urine comportent de nombreuses lacunes, comme la présence de plusieurs substances qui demeurent dans l'organisme après plusieurs semaines. »

Pour le transport entre les provinces canadiennes, la question du droit à des tests aléatoires devra être précisée par les Tribunaux, selon Me Guy Dussault.

« Il faut ajouter que le fédéral s'est gardé un pouvoir de décret et de règlement pour déterminer la concentration de drogues et la concentration de drogues et d'alcool combinés qui sont interdits par le Code criminel. Même chose pour les appareils de tests et de mesure. »

En ce qui a trait aux  tats-Unis, un chauffeur qui est déclaré positif sera interdit d'entrée. Plus tard si le chauffeur veut y retourner, il devra suivre une mécanique en respectant plusieurs démarches, ce qui est long et fastidieux.

Dépistage et sensibilisation en entreprises

Devant l'imminence de la législation légalisant la marijuana, des consultants sont déjà à pied d'oeuvre pour assurer une formation et une sensibilisation auprès des employeurs et employés.

DriverCheck, une entreprise spécialisée en soins de santé et en dépistage de drogues et d'alcool, se prépare à une recrudescence de demandes des entreprises en transport.

« Avec la légalisation de la marijuana en 2018, nous nous attendons à une hausse de tests aléatoires ou avec doute raisonnable et de tests à l'embauche », nous dit Philippe Langlois de DriverCheck. « Notre mission est de sensibiliser les employés et entreprises aux dangers de la consommation en présence de machineries et d'outils dangereux. Les camionneurs sont aussi visés. C'est en fournissant des outils aux employeurs qu'ils arriveront à contrôler leurs employés dans leur travail. »

  son avis, toute drogue, dont le cannabis, est à proscrire sur les lieux de travail. Pour sensibiliser les travailleurs à ce danger, DriverCheck tient des séminaires via Internet et donne des

conférences chez les clients. Des documents sont distribués pour répondre à bon nombre de questions.

Près de 40 % des décès attribuables à un accident du travail et 47 % des accidents professionnels aux  tats-Unis peuvent être liés à la consommation d'alcool et à l'alcoolisme. La consommation de drogues et d'alcool de façon abusive ou à mauvais escient est une des principales causes de problèmes de rendement au travail.

DriverCheck dispose de plus de 1000 centres de prélèvement à travers le pays. Au moins 6 400 clients représentant plus de 60 000 chauffeurs font affaires avec DriverCheck, depuis la petite entreprise jusqu'à la multinationale.  



Philippe Langlois, consultant ventes, DriverCheck