



Légalisation prochaine du cannabis LES TRANSPORTEURS N'ONT TOUJOURS PAS REÇU DE DIRECTIVES

photo © Adobe Stock - Iarygin Andrii.

Par Bernard Gauthier

DANS MOINS DE QUATRE MOIS, LA CONSOMMATION DU CANNABIS À DES FINS RÉCRÉATIVES SERA LÉGALISÉE. CHEZ LES TRANSPORTEURS, L'INQUIÉTUDE RÈGNE. LES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAL N'ONT PAS ENCORE FAIT CONNAÎTRE LEURS BALISES QUE DEVRONT RESPECTER ET METTRE DE L'AVANT TOUTES LES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE.

À l'Association du camionnage du Québec (ACQ), beaucoup de questions demeurent sans réponses. Malgré une récente rencontre avec le député libéral fédéral de Saint-Léonard – Saint-Michel, et membre du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, Nicola Di Iorio, l'ACQ lui a fait part de ses préoccupations face au peu de directives reçues. « On ne connaît même pas les tenants et aboutissants et on ne sait même pas comment nous allons pouvoir gérer tout ça avec les ressources humaines. Personne n'est prêt, pas même les provinces, les municipalités et les associations de propriétaires », explique Marc Cadieux, président-directeur général, ACQ.

Les transporteurs traversent une période difficile. Et le manque de directives à l'endroit de la légalisation du cannabis ne vient pas arranger les choses. « Dans une industrie comme la nôtre, la gestion des ressources humaines n'est pas une simple tâche. La fragilité de la main-d'œuvre que nous connaissons laisse une inquiétude supplémentaire. Il y a une certaine détresse de nos transporteurs à l'égard de l'arrivée de cette loi », ajoute Marc Cadieux.

Nathalie Léveillé, avocate, à l'ACQ, dit que la seule information disponible réside dans la publication du projet de règlement du

cannabis au Québec. Cette publication indique que c'est tolérance zéro pour tous les conducteurs de véhicules lourds ou de promenade.

« Malgré une prise de sang ou d'autres moyens pour déterminer le niveau de THC, nous n'avons pas les balises nécessaires pour déterminer réellement si les facultés sont affaiblies ou non. Et puis, quel sera le niveau de THC dans le sang qui sera considéré comme acceptable ou non ? Rien n'est inscrit à ce sujet dans le Code criminel. »

Dépistage en milieu de travail

En attendant l'arrivée du 1er juillet, des firmes spécialisées en dépistage et en formation se préparent activement. Groupe Sirco, une entreprise d'enquête en milieu de travail, a développé une formation intensive de quatre heures destinée au personnel de supervision. « Ce programme permettra de déterminer si l'employé est sous l'influence d'une drogue comme le cannabis pendant

qu'il est au travail. Et comment le déterminer ? Simplement à partir de symptômes ou de signes associés à la consommation avec un doute raisonnable », raconte Nathalie Durand, coordonnatrice, formation et intervention, Groupe Sirco.

Selon des intervenants en toxicomanie, il y a 12 signes révélateurs et reconnus pour avoir un doute raisonnable sur la consommation d'un travailleur : odeur, prononciation difficile, perte d'équilibre, difficulté à exécuter une tâche quotidienne, somnolence, tendance à parler plus que d'habitude ou envie spontanée de rire, diminution de la concentration et de la mémoire à court terme, mauvaise coordination des mouvements, etc.

Responsabilité

En cas d'incident non seulement le chauffeur pourrait être tenu criminellement responsable, mais l'entreprise et le superviseur auraient également leur part

« Il y a une certaine détresse de nos transporteurs à l'égard de l'arrivée de cette loi »

- Marc Cadieux, président-directeur général ACQ

de responsabilité. « C'est la responsabilité criminelle du superviseur et des entreprises d'empêcher un camionneur de prendre la route si un doute raisonnable est apparent. Si l'enquête démontre que le superviseur le savait et qu'il n'a rien fait, une accusation pour négligence criminelle en vertu de l'article 219.1 pourrait être déposée à l'endroit du superviseur », poursuit Nathalie Durand.

Où s'arrête cette question de responsabilité ? À partir du moment que le chauffeur prend la route et que tout indique qu'il n'est pas sous influence du cannabis, Marc Cadieux s'interroge néanmoins. « Si le camionneur fume son joint au Truck Stop, qu'est-ce que je fais avec ça ? On parle de responsabilité quand j'ai un contrôle, mais lorsque le chauffeur est parti, je n'ai plus de contrôle. »

Sommes-nous prêts ?

C'est la question que bien des transporteurs se posent. Dans tous les secteurs, on estime que tout va trop vite et qu'il serait mieux de repousser le projet de loi à une date ultérieure. Chez Alco Prévention, Catherine Rouleau, conseillère en marketing et formatrice, prend pour exemple l'Ordre des conseillers en ressources humaines

du Québec qui déclare que 60 % des entreprises disent avoir une politique zéro.

« Or pour les 40 % qui restent, est-ce que cela signifie que les entreprises ne sont pas prêtes à affronter la situation ? Bien que ce ne soit pas une obligation d'avoir une politique tolérance zéro, c'est néanmoins un outil précieux à mon avis. Aux États-Unis, la législation est très sévère. Des politiques et des balises sont clairement définies pour ce qui est de la consommation des drogues, de l'alcool et des médicaments. »

Actuellement, un appareil appelé Breath Analyser est en rodage à Gatineau et sera utilisé par les corps policiers du pays. Grâce à un échantillon d'haleine, l'instrument pourra détecter s'il y a présence ou pas de cannabis dans le sang. Restera à déterminer le seuil acceptable ou non pour déterminer si l'individu est sous l'influence du cannabis avec les facultés affaiblies.

Selon Nathalie Durand, un chauffeur qui doit prendre le volant le lundi matin devrait cesser sa consommation la veille. Il faut compter un minimum de huit heures pour que le consommateur puisse retrouver ses pleines facultés. Toutefois, plusieurs experts ne s'entendent pas et il n'y a toujours

pas de réponse claire à ce sujet. Le projet de loi dit que le taux de THC ne doit pas dépasser 2 nanogrammes par millilitre de sang. Mais combien de temps faut-il pour éliminer suffisamment de THC pour avoir le droit de conduire légalement ?

« Certes nous sommes préoccupés, mais en regardant de près les statistiques sur les drogues impliquant des véhicules lourds, on voit que ce n'est pas nécessairement une problématique et que les chauffeurs savent que c'est tolérance zéro », conclut Nathalie Léveillé. ■

www.groupesirco.com
www.alcopenvention.com
www.carrefour-acq.org

SAVIEZ-VOUS QUE...

Selon des intervenants en toxicomanie, il y a 12 signes révélateurs et reconnus pour avoir un doute raisonnable sur la consommation d'un travailleur?



Marc Cadieux
PDG ACQ



Nathalie Durand
coordinatrice,
formation et intervention
Groupe Sirco



Nathalie Léveillé
avocate
ACQ



**Ventes et
Service**

www.estducanada.cummins.com • 1.866.220.2716

