
**Mémoire présenté aux membres de la Commission parlementaire des
transports et de l'environnement**

Projet de loi n°22 :
***Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité
routière et d'autres dispositions***

Déposé par la Fédération des transporteurs par autobus

Mars 2022

PRÉAMBULE

La **Fédération des transporteurs par autobus** (« FTA ») tient à remercier les membres de la Commission parlementaire des transports et de l'environnement de lui donner l'occasion de s'exprimer dans le cadre d'un mémoire portant sur les enjeux présents dans le Projet de loi n°22 (« PL22 »), tel que présenté le 9 février 2022 par le ministre des Transports, monsieur François Bonnardel.

PRÉSENTATION DE LA FTA ET NATURE DE NOTRE INTERVENTION

La Fédération des transporteurs par autobus (« FTA ») regroupe plus de 600 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit, œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif des personnes.

Par le présent mémoire, la FTA souhaite porter à votre attention des éléments considérés comme essentiels en vue d'une transition efficace et stable vers des outils numériques. À cet égard, nous constatons que le PL22 pose notamment l'obligation très **générale** d'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (« DCE ») par les conducteurs de véhicules lourds pour consigner les heures de travail et de repos. Les obligations corrélatives des exploitants de ces véhicules s'y trouvent également. Cela dit, force est de constater que le PL22 n'entre pas dans les détails de leur utilisation ni de leur encadrement¹. Comme vous le savez, ces derniers sont grandement attendus et nous comprenons que ceux-ci seront ultérieurement connus lors de la création ou la modification de règlements.

Toutefois, la FTA est d'avis qu'il est essentiel d'exposer d'ores et déjà des balises que nous considérons comme incontournables et qui ne sont pas présentes dans le PL22. Nous soumettons respectueusement qu'elles doivent être tenues en considération. En effet, les transporteurs réalisent du transport de personnes essentiellement au moyen de différents autobus et minibus, lesquels sont pour la plupart des véhicules lourds². Il va sans dire que ceci demande une expertise particulière. Nous sommes donc d'avis que les lois et les règlements régissant l'utilisation de ces véhicules doivent faire preuve de clarté et de précision.

Par ailleurs, nous sommes également d'avis que nos commentaires au sujet de l'utilisation des DCE sont d'autant plus pertinents dans un contexte de pénurie de main-d'œuvre **grave** et d'une transition imposée vers l'achat de véhicules lourds entièrement mus à l'électricité³. Ce dernier virage s'avère très couteux pour les transporteurs. L'installation et l'utilisation des DCE feront certainement augmenter leurs coûts d'opération déjà à la hausse.

¹ À titre d'exemple, les exceptions d'utilisation par les conducteurs ou d'installation par l'exploitant.

² *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, RLRQ. c. P-30.3.

³ Décret 1060-2021.

DISPOSITIFS DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE (DCE)

La manière de consigner les heures de conduite et de repos se voit modifiée par l'obligation d'utiliser un DCE. Ci-après, nous exposerons certains articles du PL22, avant et après les modifications projetées, ainsi que nos commentaires en lien avec ces derniers.

Article 58 du PL22 :

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE⁴	
Art. 519.10	Art. 519.10 projeté
<p>Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies, tout conducteur doit remplir, selon les modalités prévues par règlement, une fiche journalière dont la forme est déterminée par règlement et sur laquelle sont consignés toutes ses heures de repos et toutes ses heures de travail pour la journée ainsi que les renseignements requis par règlement.</p> <p>Il est interdit au conducteur de remplir plus d'une fiche journalière par jour.</p> <p>Il est interdit au conducteur d'inscrire des renseignements inexacts aux fiches journalières ou de falsifier, d'abîmer ou de mutiler ces fiches ou les documents justificatifs.</p> <p>Il est interdit au conducteur qui est tenu de remplir des fiches journalières de conduire sans qu'il n'ait en sa possession les documents déterminés par règlement.</p> <p>Le conducteur doit faire parvenir, selon les normes déterminées par règlement, à l'exploitant ainsi qu'à toute autre personne qui fournit les services du conducteur, la fiche journalière et les documents justificatifs. En outre, il doit les remettre, pour examen, à l'agent de la paix qui lui en fait la demande. Cette fiche et ces documents doivent être remis après examen au conducteur.</p>	<p>Tout conducteur doit consigner dans un rapport d'activités pour chaque jour concerné, en conformité des exigences fixées par règlement et sous réserve des exceptions prévues par celui-ci, toutes ses heures de repos et toutes ses heures de travail pour la journée ainsi que tout autre renseignement exigé par règlement.</p> <p><u>La consignation des renseignements doit être effectuée par un dispositif de consignation électronique qui satisfait aux exigences prévues par règlement.</u></p> <p>Il est interdit au conducteur:</p> <p>1° de produire plus d'un rapport d'activités par jour, sauf dans les cas et aux conditions prévues par règlement;</p> <p><u>2° d'utiliser plus d'un dispositif de consignation électronique en même temps pour la même période;</u></p> <p>3° d'inscrire des renseignements inexacts, de falsifier, d'abîmer ou de rendre illisibles les rapports d'activités et les documents justificatifs ou de porter autrement atteinte à leur intégrité.</p> <p>Il est interdit au conducteur qui est tenu de produire des rapports d'activités de conduire sans qu'il ait en sa possession les documents déterminés par règlement.</p> <p>Le conducteur doit rendre accessibles ou faire parvenir à l'exploitant ainsi qu'à toute autre personne qui fournit les services du conducteur le rapport d'activités, les documents justificatifs et les renseignements déterminés par règlement, dans les conditions qui y sont prévues. En outre, le conducteur doit les rendre accessibles ou les faire parvenir à l'agent de la paix qui lui en fait la</p>

⁴ [C-24.2 - Code de la sécurité routière \(gouv.qc.ca\)](#)

	demande, pour examen, dans le respect des conditions prévues par règlement . Lorsque le rapport et les documents justificatifs sont sur support papier , l'agent de la paix doit les remettre au conducteur après examen.
--	---

Premièrement, cet article pose l'obligation générale et sans aucune nuance d'utilisation d'un DCE. Il mentionne l'existence de règlements particuliers afin de déterminer l'application complète de cette obligation.

Cependant, le PL22 ne modifie en rien les règlements sur les heures de conduite et de repos et ne crée aucun règlement en lien avec l'utilisation des DCE. Ainsi, les règlements auxquels le PL22 fait référence n'ont pas encore été modifiés pour insérer cette nouvelle réalité. Il est donc nécessaire que les règlements soient mis à jour avant que les dispositions en lien avec le DCE entrent en vigueur.

Ce sont ces règlements qui régiront les fins détails de l'utilisation et des exceptions d'application. Rappelons que les transporteurs souhaitent le maintien d'exceptions d'utilisation du DCE pour leurs conducteurs, tout comme c'est le cas pour les fiches journalières.

De ce fait, les règlements à venir devraient clairement **conserver** les exceptions d'utilisation présentement en place. Nous faisons référence aux articles 29 et suivants du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*⁵. Ceci inclut évidemment l'exception contenue à l'article 30, soit celle mettant de l'avant le respect des conditions suivantes :

30. Nonobstant l'article 29, le conducteur n'est pas tenu de remplir une fiche journalière si les conditions suivantes sont réunies:

1° le véhicule qu'il conduit n'est pas visé par un permis délivré en vertu du chapitre III;

*2° le conducteur conduit un véhicule lourd, ou l'exploitant lui demande d'en conduire un, dans un rayon de **160 km de son terminus d'attache**;*

3° le conducteur retourne chaque jour à son terminus d'attache pour y commencer au moins 8 heures de repos consécutives ou pour y commencer au moins 6 heures de repos consécutives dans la situation prévue au paragraphe 2 du premier alinéa de l'article 19;

4° l'exploitant satisfait à l'une des exigences suivantes:

a) il tient à jour des registres où sont inscrits, pour chaque journée, les activités effectuées par le conducteur, le cycle qu'il suit, l'heure du début et de la fin de chaque activité ainsi que le total des heures consacrées à chacune d'entre elles et, le cas échéant, les raisons d'un dépassement d'heures ou d'un report d'heures de repos effectué conformément au présent règlement;

⁵ [C-24.2, r. 28 - Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds \(gouv.qc.ca\)](http://gouv.qc.ca)

b) il consigne dans des registres la date et l'heure de début de la journée si ce n'est pas minuit, le cycle suivi par le conducteur, l'heure de début et de fin de son poste de travail et le nombre total de ses heures de travail au cours de la journée pourvu que les conditions suivantes soient réunies:

i. le poste de travail commence et se termine la même journée;

ii. la durée du poste de travail est de 13 heures ou moins;

iii. la durée de la période de repos avant et après le poste de travail est d'au moins 11 heures consécutives.

Deuxièmement, tel que mentionné, le PL22 ne modifie aucun règlement d'application. Toutefois, il est très important de conserver, dans les règlements à venir, des dispositions actualisées pour les conducteurs qui travaillent pour **plus d'un employeur au cours de la même journée**. En effet, en date de ce jour, le Règlement concerné⁶ prévoit des dispositions spécifiques en lien avec l'utilisation de la fiche journalière et le travail chez plus d'un transporteur. L'équivalent devrait se retrouver dans les règlements qui seront modifiés en tenant en considération l'arrivée du DCE. Nous constatons aussi l'introduction de la possibilité d'utiliser plus d'un DCE par jour. Peut-être ces notions seront liées.

Recommandations :

Conserver des exceptions d'utilisation du DCE par les conducteurs dans des circonstances bien précises, dont celles prévues à l'article 30 précité. Ces dernières doivent se transposer telles quelles considérant qu'un très grand nombre de transporteurs en font usage.

Conserver et adapter les dispositions concernant les fiches journalières/rapports d'activités permettant à un conducteur de travailler pour plus d'un employeur au cours de la même journée.

Il n'est pas souhaitable que les transporteurs perdent ces outils réglementaires pourtant bien établis, connus et grandement utilisés dans l'industrie.

Article 60 du PL22 :

CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	
Art. 519.21.3	Art. 519.21.3 projeté
Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies, l' exploitant est tenu d'exiger que tous les conducteurs remplissent une fiche journalière sur	Sous réserve des cas et des conditions prévus par règlement, l'exploitant est tenu :

⁶ [C-24.2, r. 28 - Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds \(gouv.qc.ca\)](#), art. 31 et 35.

<p>laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de travail pour la journée.</p>	<p>1° de s'assurer que chaque véhicule lourd sous sa responsabilité soit muni d'un dispositif de consignation électronique qui satisfait aux exigences prévues par règlement et que se trouvent à son bord les documents déterminés par règlement;</p> <p>2° d'exiger que chaque conducteur remplisse le rapport d'activités conformément aux dispositions de l'article 519.10.</p> <p>L'exploitant est tenu, en outre, de s'assurer que le dispositif de consignation électronique dont est muni un véhicule lourd est entretenu et maintenu en bon état de fonctionnement conformément aux normes du fabricant. Il doit, selon les conditions prévues par règlement, tenir à jour le système de chaque dispositif de consignation électronique permettant l'identification des utilisateurs de celui-ci et un registre contenant les renseignements en lien avec l'état de fonctionnement et l'utilisation de chaque dispositif, dont la teneur est déterminée par règlement.</p> <p>En cas de défaillance d'un dispositif de consignation électronique, l'exploitant doit le réparer ou le remplacer dans les délais prescrits par règlement.</p>
---	---

La FTA tient à mentionner que l'article 513.21.3 tel que proposé inquiète. Celui-ci prévoit que l'exploitant doit s'assurer que **chaque véhicule lourd sous sa responsabilité** soit muni d'un DCE qui satisfait aux exigences prévues par règlement et que se trouvent à son bord les documents déterminés par règlement.

À cet égard, il convient de distinguer, d'une part, l'obligation du conducteur de **remplir** un rapport d'activités par DCE et, d'autre part, l'obligation **d'installer** un DCE à bord qui incombe à l'exploitant.

Ainsi, la FTA propose respectueusement que le libellé du paragraphe 1 ne puisse **pas** s'appliquer aux véhicules qui sont utilisés conformément à l'article 30 du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, soit, notamment, dans un rayon de 160 Km de leur terminus d'attache.

De ce fait, l'obligation d'installer un DCE ne s'appliquerait pas à l'ensemble de la flotte des véhicules sous la responsabilité de l'exploitant. Nul besoin de réitérer que l'installation des DCE à bord entraîne des coûts et des obligations supplémentaires. À titre d'exemple, l'acquisition, l'installation, l'entretien, la mise à jour et la conservation en bon état de la technologie. Il devient donc important de circonscrire efficacement les véhicules d'une flotte qui sont visés par l'obligation d'être munis d'un DCE.

Avec le libellé actuel, aucune nuance n'est faite et, suivant sa lecture, tous les véhicules doivent être munis d'un DCE, et ce, sans distinction, sous réserve d'un règlement dont on ne connaît pas le contenu, d'où l'importance de notre intervention.

Recommandations :

Identifier clairement les véhicules de la flotte des exploitants qui seront exemptés de l'obligation **d'être munis** d'un DCE. Nous proposons respectueusement ceux qui sont utilisés en conformité avec l'article 30 précité.

Ces exceptions sont d'autant plus nécessaires, car la survie des plus petits transporteurs en dépend en partie. Rappelons le contexte déjà difficile lié à la pénurie de main-d'œuvre (accentuée par la pandémie) et des dépenses majeures liées à l'électrification des transports imposée dans le milieu scolaire.

CONCLUSION

La FTA et ses membres tiennent à réitérer leur entière collaboration à l'amélioration en continu du transport au Québec. Ils sont ouverts aux propositions qui font progresser l'efficacité du transport sans toutefois diminuer la qualité des services actuellement offerts. La sécurité des passagers et des autres usagers de la route est au cœur des valeurs des transporteurs du Québec, lesquels ne cessent d'agir pour son maintien et son amélioration.

Les recommandations avancées dans le présent mémoire n'ont aucun autre objectif que celui d'encourager le progrès de l'industrie, l'efficacité des procédures administratives et bien entendu d'assurer la pérennité des services et de la main-d'œuvre en transport de personnes. Ceci est encore plus important dans un contexte de reprise économique et d'électrification des transports dans lequel la main-d'œuvre en transport se fait de plus en plus rare.