

Association
des constructeurs
de routes
et grands travaux
du Québec



SECTEUR AFFAIRES
GOUVERNEMENTALES
ET PUBLIQUES

SERVICE PRÉVENTION,
SANTÉ ET SÉCURITÉ
AU TRAVAIL

SERVICE RELATIONS
DU TRAVAIL ET
AFFAIRES JURIDIQUES

SERVICE LOIS
ET RÈGLEMENTS

SECTEUR SCIENCE,
TECHNOLOGIE
ET INNOVATION

SIÈGE SOCIAL, QUÉBEC

435, Grande Allée Est
Québec (Québec)
G1R 2J5

Téléphones
418 529-2949
1 800 463-4672
Télécopieur
418 529-5139

BUREAU DE MONTRÉAL

7905, boul. Louis-
Hippolyte-Lafontaine
Bureau 100
Montréal (Québec)
H1K 4E4

Téléphones
514 354-1362
1 800 463-4672
Télécopieur
514 354-1301

EN LIGNE

Site Internet
www.acrgtq.qc.ca
Courriel général
acrgtq@acrgtq.qc.ca

Québec, le 21 mars 2022

Madame Christine Saint-Pierre
Présidente de la Commission des transports et de l'environnement
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
2^e étage, Bureau 2.137
Québec (Québec) G1A 1A4

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

Madame la Présidente,

L'Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ci-après « l'ACRGTTQ ») a pris connaissance du projet de loi n° 22, *Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (ci-après « PL 22 ») et tient, par la présente lettre, à vous transmettre ses commentaires sur celui-ci.

Introduction

Incorporée en 1944, l'ACRGTTQ représente les entrepreneurs qui réalisent les travaux de construction de génie civil et de voirie au Québec. Elle regroupe également l'ensemble des employeurs du secteur génie civil et voirie en vertu de la Loi sur les relations du travail, la formation professionnelle et la gestion de la main-d'œuvre dans l'industrie de la construction (ci-après « Loi R-20 »). À ce titre, elle représente plus de 2 500 entreprises actives au sein de l'industrie de la construction de routes, d'ouvrages de génie civil et de grands travaux, lesquelles emploient plus de 40 000 salariés ayant travaillé 31,6 millions d'heures estimées par la Commission de la construction du Québec en 2020.

Le rôle de l'ACRGTTQ est de promouvoir les intérêts de l'industrie de la construction en génie civil et voirie en général et ceux de ses membres, en particulier. En accomplissant sa mission, l'ACRGTTQ s'assure que le secteur génie civil et voirie de l'industrie de la construction contribue positivement au développement des infrastructures québécoises conformément aux lois existantes.

Les membres de l'ACRGTTQ doivent transporter des quantités importantes de matières dans le cadre de la réalisation de leurs travaux. À cette fin, plusieurs

sont propriétaires de flottes de camions et ils doivent de plus solliciter les services des camions appartenant à des entreprises de camionnage inscrites au Registre du camionnage en vrac de la Commission des transports de Québec dans le cadre de la majorité des contrats publics. Les membres de l'ACRGQTQ ont ainsi un intérêt lorsque des dispositions apportent de nouvelles obligations aux conducteurs de véhicules lourds.

L'obligation d'utilisation d'un dispositif de consignation électronique

L'ACRGQTQ a pris connaissance des dispositions du PL 22 et plus précisément celles concernant l'obligation de munir les véhicules lourds d'un dispositif de consignation électronique (*ci-après* : « DCE ») pour consigner les heures de conduite, travail et repos des conducteurs de véhicules lourds.

Plus précisément, l'ACRGQTQ a des craintes par rapport à l'article 58 du PL 22, modifiant l'article 519.10 du Code de la sécurité routière (*ci-après* : « CSR »), concernant l'obligation pour les conducteurs d'utiliser un DCE, de même que l'article 60 du PL 22 modifiant l'article 519.21.3 du CSR qui prévoit que les exploitants ont l'obligation de munir leurs véhicules lourds d'un DCE, mis à part les cas et conditions prévues par règlement.

Bien que différentes modalités d'application de cette nouvelle obligation doivent être déterminées par règlement, nous sommes d'avis qu'il est primordial que soient prévues non seulement les mêmes exemptions que celles déjà prévues au règlement, mais qu'il soit prévu une exemption pour les conducteurs de véhicules lourds qui ne remplissent que rarement des fiches journalières (ou rapports d'activités) de pouvoir continuer à utiliser des fiches en format papier.

Ainsi, l'ACRGQTQ recommande que les conducteurs devant sortir du rayon de 160 kilomètres de leur terminus d'attache quatre fois ou moins par période de quinze jours puissent continuer à remplir des fiches journalières en version papier (*ci-après* : « *exemption du 4/15* »). Les États-Unis ont une exemption similaire, les conducteurs devant remplir huit fiches journalières et moins par période de trente jours sont exemptés de se munir d'un DCE.¹

Une telle exemption serait bénéfique pour l'industrie de la construction et sans celle-ci certains impacts négatifs seraient à prévoir selon les membres de l'ACRGQTQ, notamment liés à la main-d'œuvre dans le camionnage de même que des effets négatifs à la mobilité interrégionale des camions, qui est essentielle dans le contexte actuel.

Impact sur la main-d'œuvre

¹ Site Internet du *U.S. Department of transportation - Federal Motor Carrier Safety Administration* : <https://www.fmcsa.dot.gov/hours-service/elds/electronic-logging-device-eld-exemptions-and-waivers>

L'industrie du camionnage au Québec est un secteur où la pénurie de main-d'œuvre se fait grandement ressentir et cet état de fait se reflète par la difficulté d'approvisionnement en camions et conducteurs pour les entrepreneurs œuvrant dans le secteur du génie civil et voirie de l'industrie de la construction. De plus, la moyenne d'âge de la main-d'œuvre dans cette industrie étant élevée, la situation risque de se détériorer.

Une étude publiée par le gouvernement du Québec en 2018 dressait par ailleurs le constat suivant : « *Ceci étant, à moins d'un grand changement de la situation, le transport par camion pourrait connaître une pénurie de main-d'œuvre à la suite d'un nombre important de départs à la retraite dans les prochaines années.* »²

Nous croyons, de ce fait, qu'imposer à tous ces travailleurs une nouvelle obligation et changer la façon de faire de tous les travailleurs risque de provoquer plusieurs départs à la retraite, ce qui pourrait s'avérer dommageable dans les prochaines années.

L'ACRGQTQ sensibilise depuis déjà plusieurs années le ministère en lien avec la pénurie de camions dans différentes régions, qui fait en sorte que les entrepreneurs ne peuvent combler la totalité de leurs besoins en transport. Nous croyons de ce fait que cette mesure pourrait avoir comme impact indirect d'exacerber la situation qui est problématique depuis plusieurs années.

Un obstacle à la mobilité

En plus de la problématique de la pénurie de main-d'œuvre, nous prévoyons qu'une modification réglementaire ne comprenant pas une exemption de l'ordre de l'exemption du 4/15 créera un obstacle à la mobilité des véhicules lourds à l'intérieur de la province, qui risque de toucher les conducteurs et exploitants de véhicules lourds de différentes manières, selon les régions.

Cet impact sera d'importance pour les entrepreneurs qui effectuent des travaux en région éloignée, qui ont régulièrement de la difficulté à avoir assez de camions pour remplir leurs besoins en transport. Il n'est pas rare, dans ces régions, qu'un camionneur doive se déplacer à plus de 160 kilomètres de son terminus d'attache pour atteindre un chantier afin d'y travailler quelques jours.

À titre d'exemple, concernant les services de camionnage en vrac pour les travaux du ministère, les règles pour un contrat de construction établies au Cahier des charges et devis généraux du ministère des Transports prévoient que les réquisitions doivent être effectuées une seule journée à l'avance pour les travaux de jour et la journée même pour ceux de nuit. Un conducteur étant disponible pour travailler, mais n'étant pas muni d'un DCE au moment de la

² GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *Portrait statistique et économique du camionnage du Québec*, 2018, p.48

réquisition, pourrait ainsi être dans l'obligation de refuser celle-ci, ce qui empêcherait celui-ci de travailler et nuirait à l'exécution du chantier de l'entrepreneur.

Nous craignons également que plusieurs camionneurs respectant habituellement les critères pour être exemptés de remplir des feuilles journalières refusent désormais de sortir du rayon de 160 kilomètres de leur terminus d'attache pour éviter de devoir s'équiper d'un DCE, ce qui risque de créer un effet néfaste pour l'industrie dans plusieurs régions si l'exemption minimale du 4/15 ne devait être retenue.

Des avantages mitigés par rapport aux coûts engendrés

De plus, bien que nous comprenions l'objectif de sécurité lié à cette obligation et la valeur ajoutée que peut représenter celle-ci pour le transport extraprovincial et de longue portée, nous nous questionnons par rapport à celle-ci lorsque le conducteur se conforme généralement aux critères pour être exempté de remplir des fiches journalières en vertu de l'actuel *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, mais qu'il doive occasionnellement sortir du rayon de 160 kilomètres de son terminus d'attache pour se rendre sur un chantier de construction qui deviendra son nouveau terminus d'attache temporaire, par exemple.

À cet égard, nous croyons que d'imposer aux propriétaires ou exploitants de véhicules lourds de munir ceux-ci d'un DCE dans de telles situations n'améliorerait pas ou très peu la sécurité des usagers, mais imposerait à ceux-ci l'obligation de devoir déboursier les coûts pour l'installation et l'entretien de ces dispositifs qu'ils n'utiliseraient que très rarement, en plus de devoir former leurs employés à l'utilisation de ce nouveau système et la gestion des données qui en résulte.

En conséquence, nous craignons que dans une situation où un entrepreneur doit effectuer un déplacement de plus de 160 kilomètres rapidement et que le véhicule lourd dont il dispose pour effectuer celui-ci n'est pas muni d'un DCE, qu'il ne puisse pas effectuer ce déplacement en remplissant une fiche journalière, par exemple, dans l'éventualité où un entrepreneur doit réaliser un aller-retour à l'extérieur du rayon de 160 kilomètres pour aller chercher un élément de machinerie qui serait brisé sur le chantier. Différentes situations similaires risquent de se produire sans l'adoption d'une exemption, entraînant ainsi des impacts financiers et logistiques néfastes pour l'industrie de la construction.

Conclusion

Pour terminer, nous proposons de modifier le second alinéa de l'article 519.01 du CSR se trouvant à l'article 58 du PL 22 pour prévoir ce qui suit :

- Sous réserve des cas et des conditions prévus par règlement, la consignation des renseignements doit être effectuée par un dispositif de consignation électronique qui satisfait aux exigences prévues par règlement

Permettre des exemptions par règlement est essentiel selon l'ACRGQTQ, car bien que nous comprenions l'intention de la SAAQ derrière cette nouvelle obligation et valorisons nous-mêmes la sécurité de tous les travailleurs de notre industrie et des usagers de la route, nous ne pouvons accueillir favorablement une obligation d'imposer la DCE à tous les véhicules devant remplir de fiches journalières sans égard à leur situation particulière. Nous croyons ainsi que de permettre le transport périodique à l'extérieur du rayon de 160 kilomètres du terminus d'attache tel qu'indiqué précédemment serait une mesure ne présentant pas de risque pour les usagers de la route et atténuerait les impacts sur l'industrie.

Vous remerciant de l'attention portée à la présente, veuillez recevoir, Madame la Présidente, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le président du conseil d'administration,



Steeve Gonthier

SG/dg