

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le 10 juin 2022

**TITRE : Projet de Règlement modifiant le Règlement sur les heures de
 conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds**

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Bien que les véhicules lourds représentent une faible proportion de tous les véhicules sur le réseau routier, ils sont impliqués dans les accidents mortels pour un pourcentage significatif. À titre d'exemple, en 2020, ces véhicules constituaient environ 4 % du parc automobile du Québec alors qu'ils se retrouvaient dans environ le quart des accidents mortels sur son territoire. En raison du risque inhérent de ces véhicules par rapport aux autres, notamment par leur poids, il importe que leurs conducteurs soient particulièrement alertes et vigilants pour anticiper un risque d'accident, notamment en respectant des normes relatives aux heures de travail et de repos afin de diminuer le risque de fatigue chez le conducteur et les conséquences pouvant en découler. Comme partout en Amérique du Nord, le Québec s'est doté de réglementation à cet égard et les administrations tant canadiennes qu'américaines visent l'harmonisation de leurs règles pour maintenir, entre autres, l'équité concurrentielle de leurs entreprises tout en privilégiant la sécurité de tous les usagers de la route.

En vertu des réglementations en vigueur dans les administrations provinciales ou territoriales au Canada, les heures de travail et de repos sont usuellement consignées manuellement par le conducteur dans des fiches journalières. Or, en juin 2019, le gouvernement fédéral modifiait sa réglementation en rendant obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (DCE) pour consigner les heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds qui circulent à l'extérieur de leur administration provinciale ou territoriale. Cette obligation vise à s'assurer, d'une part, une meilleure conformité à la réglementation et, d'autre part, une équité concurrentielle, notamment en raison de ceux qui profitent de fiches journalières incomplètes, manquantes, voire falsifiées¹. Toutes les provinces et tous les territoires canadiens ont accepté d'harmoniser leur législation et leur réglementation afin de rendre obligatoire l'utilisation du DCE sur leur territoire et les travaux se poursuivent en vue de la mise en œuvre. Cette exigence s'applique déjà aux États-Unis et, par conséquent, aux transporteurs du Canada qui y circulent.

Au Québec, les obligations relatives aux heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds ainsi qu'aux équipements requis se retrouvent au *Code de la sécurité*

¹ À ce sujet, voir le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (dispositif de consignation électronique et autres modifications)*, C.P. 2019-599, TR/2019-12 (Gaz. Can. II).

routière (CSR) et dans la réglementation qui en découle, dont le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*. L'Assemblée nationale modifiait le CSR par le projet de loi n° 22 afin notamment de se doter des pouvoirs requis pour harmoniser sa réglementation en conséquence.

Par ailleurs, certaines difficultés d'application en relation avec le libellé réglementaire relatif aux heures de repos ont été relevées et elles méritent d'être clarifiées afin d'assurer une meilleure compréhension commune et en assurer le respect.

2- Raison d'être de l'intervention

L'exigence du DCE s'applique aux États-Unis. Ce faisant, les transporteurs du Québec qui y circulent sont déjà visés par cette obligation contrairement aux autres transporteurs. Ainsi, pour maintenir l'équité concurrentielle dans l'industrie du transport routier, il importe que les normes concernant les heures de conduite et de travail soient harmonisées pour l'ensemble des entreprises sur le territoire canadien, ce que toutes les administrations canadiennes, dont le Québec, se sont engagées à faire. Les modifications requises au CSR ont déjà été apportées par le projet de loi n° 22, mais des modifications réglementaires demeurent requises.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif poursuivi par les modifications est, outre l'harmonisation des règles entre les administrations nord-américaines, l'amélioration de la sécurité routière en assurant un meilleur contrôle des heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds afin de diminuer le risque d'accident dû à la fatigue. Cette harmonisation favorise également l'équité concurrentielle entre les transporteurs de chaque administration.

4- Proposition

Il est proposé de modifier le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* afin d'apporter les ajustements requis pour s'harmoniser à la nouvelle réglementation fédérale concernant l'utilisation d'un DCE pour consigner électroniquement les heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds, et ce, à l'instar des autres administrations canadiennes. À cet égard, le projet réglementaire ci-joint prévoit, entre autres :

- introduire les exemptions à l'obligation de munir un véhicule lourd d'un DCE conforme aux exigences de la norme technique canadienne;
- établir les règles applicables à la suite du bris d'un DCE;
- remplacer la notion actuelle de fiches journalières par celle de rapport d'activités;
- déterminer les renseignements devant être consignés dans le rapport d'activités et les modalités relatives à la conservation de ce rapport ainsi que celles de sa transmission à l'agent de la paix;

- introduire les exceptions applicables à l'utilisation d'un DCE pour la production d'un rapport d'activités;
- clarifier certaines règles relatives aux heures de travail et de repos;
- apporter tout autre ajustement requis.

5- Autres options

Aucune autre option n'est envisageable. En effet, l'harmonisation avec les administrations canadiennes, voire nord-américaines, à laquelle le Québec a adhéré afin de rendre obligatoire le DCE ne peut se faire qu'en modifiant sa réglementation en conséquence à l'instar des autres administrations.

6- Évaluation intégrée des incidences

L'obligation d'utiliser le DCE pour les conducteurs de véhicules lourds devrait contribuer à réduire la conduite en état de fatigue chez ces conducteurs et ainsi profiter au bilan routier. En raison du risque élevé qu'un accident soit mortel lorsqu'un véhicule lourd est impliqué, il importe de prendre les moyens que la technologie offre pour assurer un meilleur contrôle des heures de travail et de repos afin que le conducteur demeure suffisamment alerte et vigilant pour anticiper un risque d'accident et ainsi favoriser un meilleur bilan routier. Rappelons qu'en 2020, ce sont 25 % des accidents mortels au Québec qui impliquaient un véhicule lourd alors que cette catégorie de véhicules ne représentait que 4 % du parc automobile. Par ailleurs, à l'instar des autres administrations canadiennes, l'obligation d'un DCE au Québec maintient l'équité concurrentielle entre les entreprises de transport tout en s'harmonisant avec la réglementation fédérale.

À ce jour, avec la certification en cours de DCE, l'industrie dispose d'un choix entre 39 modèles, dont le coût varie usuellement de 300 \$ à 900 \$. De ce nombre, 17 offrent le français comme langue d'utilisation. Pour munir les véhicules concernés d'un DCE, l'industrie devra en assumer la dépense ainsi que celles reliées, notamment à l'entretien et la gestion du DCE. L'Analyse d'impact réglementaire (AIR) ci-jointe rappelle que l'évaluation de cette mesure accompagnant le projet de loi n° 22, qui introduisait les pouvoirs réglementaires requis ainsi que les mesures pénales en cas de non-respect, estimait les coûts directs à 112,2 M\$ par année sur une période de 10 ans. Toutefois, en raison des économies relatives aux formalités administratives, il en résulte des gains d'efficacité annuels nets de 31,4 M\$ pour l'ensemble de l'industrie.

7- Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Finalement, comme mentionné précédemment, le Québec, à l'instar des autres provinces et territoires, a accepté d'harmoniser sa législation avec le fédéral relativement à l'obligation d'utiliser un DCE dans les véhicules lourds. Cette harmonisation s'effectue en collaboration avec les associations représentant l'industrie du transport du Québec. Ces dernières se disent favorables au principe de rendre obligatoire l'utilisation de cet appareil afin d'améliorer le niveau de conformité aux heures de travail et de repos.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le projet de règlement ci-joint ne prévoit pas de mécanisme spécifique pour sa mise en œuvre et son suivi. Néanmoins, son suivi et son évaluation s'effectueront via les mécanismes habituels déjà prévus dans les façons de faire à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), dont l'assurance qualité des processus et des services ainsi que via le bilan routier.

9- Implications financières

La mise en œuvre de la solution proposée s'effectuera à même les activités courantes de la SAAQ et n'entraînera aucun coût additionnel ni pour celle-ci ni pour le gouvernement.

10- Analyse comparative

Actuellement, les transporteurs aux États-Unis sont assujettis à l'obligation d'utiliser un DCE dans les véhicules lourds, ce qui implique que les transporteurs du Québec y circulant sont également visés par cette exigence. Bien que le règlement fédéral oblige l'usage du DCE lors de transport extraprovincial depuis le 12 juin 2021, il n'a pas été mis en application par les provinces ou territoires qui ont choisi de concert, de faire une période de sensibilisation jusqu'en janvier 2023. De plus, dans le but d'assurer l'équité concurrentielle, toutes les provinces et tous les territoires canadiens ont accepté de modifier leur législation à cet égard.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL