



Montréal, le 2 mars 2017

Monsieur Laurent Lessard
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports
Assemblée nationale du Québec

Monsieur François Rémillard
Directeur, Direction des relations avec les
partenaires en sécurité routière
Société de l'assurance automobile du Québec

Objet : Intervention du Conseil provincial du secteur municipal (CPSM) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) dans le cadre de la consultation publique *La sécurité routière : ça nous concerne tous!*

Messieurs,

Le Conseil provincial du secteur municipal (CPSM) du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) représente quelque 15 000 cols bleus répartis dans des centaines de municipalités du Québec, dont Montréal, Québec, Laval, Longueuil, Lévis, Sherbrooke, Rimouski, Sept-Îles et Val-d'Or.

Le CPSM intervient dans la consultation publique *La sécurité routière : ça nous concerne tous!*, car nous croyons que des amendements au *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* (le Règlement) s'imposent pour améliorer la sécurité routière lors de chutes de neige importantes ou d'épisodes de verglas dans les municipalités du Québec.

En fait, le CPSM est d'avis qu'il faut ajouter une exception à l'article 19 du Règlement pour donner la possibilité aux municipalités d'effectuer plus rapidement et efficacement les opérations de déneigement sur leur territoire. Nous pensons qu'une telle modification permettrait de mieux assurer la sécurité du public, sans toutefois compromettre la santé et la sécurité des conducteurs.

Actuellement, l'article 19 prévoit déjà que les conducteurs de véhicules lourds peuvent conduire jusqu'à 15 heures par quart de travail « ... lorsqu'il est nécessaire pour assurer la sécurité du public de déblayer le chemin public en raison d'une accumulation de neige ou d'y épandre du fondant ou des abrasifs¹... » Or, ces exceptions sont limitées à deux² ou trois³ journées consécutives de travail, alors que les opérations de sécurisation de la chaussée et des trottoirs peuvent s'étendre sur une période allant généralement jusqu'à 5 ou 6 jours, selon la durée des précipitations, l'accumulation de neige et les directives de la ville⁴.

De plus, les articles 6 à 8 du Règlement viennent ajouter des limitations supplémentaires à ces exceptions. Ces articles interdisent en effet aux conducteurs de véhicules lourds de conduire après 70 heures de travail sur 7 jours, pour ceux qui suivent le cycle 1⁵; ceux qui suivent le cycle 2 doivent prendre 24 heures de repos après ces 70 heures⁶; tandis que ceux qui changent de cycle doivent prendre de 36 heures à 72 heures de repos consécutives⁷.

Les événements météorologiques et leurs conséquences étant par nature difficiles à prévoir de façon précise, il peut arriver qu'une municipalité se retrouve avec une pénurie de conducteurs de véhicules lourds si plusieurs d'entre eux ont atteint ou sont sur le point d'atteindre ces 70 heures. Ces employés doivent alors être mis au repos et il est impensable de les faire passer du cycle 1 au cycle 2 compte tenu des trois jours de repos exigés.

La Ville de Laval a rencontré cette difficulté il y a à peine quelques semaines alors qu'une opération de déneigement a été ralentie en raison de la limitation des heures de travail imposée par le Règlement⁸. Quatre jours après la tempête, la municipalité affirmait avoir finalement terminé le tassement de la neige le long des rues, mais des trottoirs restaient à dégager et de la neige à charger. Malgré tout, la Ville indiquait sur son site Internet devoir interrompre de nouveau ses travaux de déneigement au jour 5 :

« Les opérations de soufflage de la neige se poursuivront sans relâche jusqu'à 4h samedi matin, puis seront interrompues afin de respecter la loi 430⁹. L'enlèvement de la neige reprendra dimanche matin, dès 7 h 30, et se poursuivra jusqu'à la fin des opérations. »

¹ *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, chapitre 24.2, r.28, art. 19.

² *Ibidem*, art. 19, paragraphe 2.

³ *Ibidem*, art. 19, paragraphe 1.

⁴ Certaines municipalités ne font que tasser la neige, alors que d'autres la soufflent sur les terrains bordant les rues résidentielles et la ramassent sur les rues commerciales. D'autres encore, comme Montréal, procèdent à l'enlèvement de la neige sur l'ensemble de leur territoire.

⁵ *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*, chapitre C-24.2, r.28, art. 6.

⁶ *Ibidem*, art. 7.

⁷ *Ibidem*, art. 8.

⁸ La Presse, *Ratés au niveau du déneigement à Laval : un parcours à obstacles pour les piétons*, 16 février 2017 :

<http://www.lapresse.ca/actualites/201702/16/01-5070080-rates-au-niveau-du-deneigement-a-laval-un-parcours-a-obstacles-pour-les-pietons.php>.

⁹ Le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* est souvent désigné, à tort, sous cette appellation.

Cette situation a entraîné des problèmes de sécurité pour les piétons, particulièrement les enfants qui devaient se rendre à l'école en marchant dans la rue ou en escaladant d'imposants bancs de neige¹⁰. C'est sans compter que dans certaines rues plus étroites, la quantité de neige tassée sur les côtés réduisait la largeur de la voie de circulation à un point tel que les véhicules d'urgence auraient eu du mal à passer.

Le CPSM estime que lorsqu'il est nécessaire de procéder au déneigement ou encore d'épandre du fondant ou des abrasifs pour assurer la sécurité du public, une municipalité devrait pouvoir bénéficier d'une exception au Règlement pendant plus de trois jours.

Nous suggérons donc qu'une autre option soit offerte aux municipalités, en plus de celles de l'article 19, pour éliminer les dangers causés par les intempéries. Cette nouvelle option leur donnerait la possibilité d'utiliser leurs propres conducteurs sur une plus longue période, en échange de quarts de travail plus courts et de périodes quotidiennes de repos plus longues que ce qui est prévu aux exceptions de l'article 19.

Selon notre proposition, l'article 19.1 serait créé. Il permettrait aux employés municipaux de conduire un véhicule lourd jusqu'à 13 heures par jour, pendant toute la période nécessaire au déneigement ou au déglacage, et ce, même si ces travailleurs ont déjà accompli ou sont sur le point d'accomplir 70 heures de travail dans leur cycle.

Nous sommes conscients que les limites de 70 heures imposées par les articles 6 et 7 du Règlement visent à assurer la sécurité de tous les usagers de la route. Toutefois, leur application stricte peut du même coup priver un grand nombre de citoyens d'un environnement sécuritaire. C'est ce qui se produit lorsque les municipalités ne disposent plus du personnel nécessaire pour intervenir rapidement, tout simplement parce que la météo s'est déchaînée au mauvais moment des cycles de travail. Notre proposition aurait pour objectif de contrer cet effet pervers.

Le nouvel article 19.1 se lirait comme suit :

19.1 Nonobstant les articles 6 et 7, lorsqu'il est nécessaire pour assurer la sécurité du public de déblayer le chemin public en raison d'une accumulation de neige ou d'y épandre du fondant ou des abrasifs, conformément aux exigences établies par les municipalités ou le ministère des Transports, une municipalité qui est aussi un exploitant de véhicules lourds peut demander, imposer ou permettre à un conducteur à son emploi d'accumuler jusqu'à 13 heures de travail ou de conduite par poste de travail et de cumuler plus de 70 heures de travail au cours de son cycle, si toutes les conditions suivantes sont réunies :

- a) dès le début des opérations de déneigement ou d'épandage :
 - i. le poste de travail commence et se termine la même journée;

¹⁰ TVA Nouvelles, *Citoyens et élus déplorent la piètre qualité du déneigement à Laval*, 15 février 2017 : <http://www.tvanouvelles.ca/2017/02/15/citoyens-et-elus-deplorent-la-pietre-qualite-du-deneigement-a-laval>

- ii. l'exploitant accorde au conducteur une période d'au moins 11 heures de repos quotidien;
- b) le recours à la présente disposition est limité au temps nécessaire pour compléter les opérations de déneigement ou d'épandage.

Le CPSM espère que sa proposition permettra à la Société de l'assurance automobile du Québec et au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de prendre les décisions qui s'imposent pour améliorer la sécurité routière lorsque les conditions climatiques sont défavorables.

Pour toute question ou tout complément d'information, n'hésitez pas à communiquer avec nous.

Veillez agréer, Messieurs, nos sincères salutations.

Patrick Gloutney
Président, CPSM