

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

MODIFICATION DU RÈGLEMENT SUR L'UTILISATION DE PNEUS SPÉCIFIQUEMENT CONÇUS POUR LA CONDUITE HIVERNALE CONFORMÉMENT AUX MODIFICATIONS APPORTÉES AU LIBELLÉ DE L'ARTICLE 440.1 DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Direction générale de la sécurité et du camionnage

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

20 mars 2019

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette analyse d'impact réglementaire concerne la modification apportée à l'article 440.1 du Code de la sécurité routière (CSR) qui interdit, du 15 décembre au 15 mars, à tout propriétaire d'un taxi, d'un véhicule de promenade ou d'un véhicule de promenade offert en location au Québec, de mettre en circulation un tel véhicule s'il n'est pas muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale selon les normes prévues par règlement du gouvernement. Cette modification faisait partie du projet de loi n° 165, Loi modifiant le CSR et d'autres dispositions, sanctionné le 18 avril 2018. La modification entrera en vigueur le 1^{er} décembre 2019. Il est requis d'assurer la concordance entre la modification apportée au CSR et le Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale.

Dans le cadre de l'obligation des pneus d'hiver, la notion de véhicule de promenade est celle prévue au CSR, soit un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la Commission des transports du Québec (CTQ).

Le véhicule de promenade représente une part importante du parc automobile au Québec. La notion de véhicule de promenade au sens du CSR ne fait pas de distinction selon que le propriétaire est une personne physique ou une personne morale. Ainsi, les véhicules (voitures, mini-fourgonnettes et camionnettes) immatriculés au nom d'entreprises, donc utilisés à des fins commerciales, sont assujettis.

Alors qu'avant le 15 décembre 2014, l'inscription « LT » que l'on retrouve sur les pneus de certaines camionnettes ou fourgonnettes était acceptée, seuls maintenant les pneus ayant le pictogramme ou étant munis de crampons sont reconnus comme pneus d'hiver. Cette modification a soulevé plusieurs questionnements chez les propriétaires de ce type de véhicules, dont les entreprises, organismes ou municipalités gestionnaires de parcs de véhicules. Est-ce que ces véhicules devaient répondre à l'obligation des pneus d'hiver considérant qu'ils sont utilisés à des fins commerciales ou pour le travail? La réponse est « oui ». La période de transition entre 2008 et 2014 avait pour but d'allouer le temps aux manufacturiers de produire des pneus de dimension « LT » avec un pictogramme et aux propriétaires le temps d'en faire l'acquisition.

Afin d'éliminer toute ambiguïté au regard des véhicules visés, il est proposé de modifier le libellé de l'article 440.1 du CSR afin de mieux définir les véhicules visés par l'obligation d'avoir des pneus d'hiver. Elle est reformulée afin de nommer les véhicules exclus de l'obligation d'avoir des pneus d'hiver. En excluant précisément les véhicules lourds, dont la définition qui se trouve au CSR réfère à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et fait référence à un poids nominal brut (PNBV)

minimal de 4 500 kg ainsi que les véhicules-outils et les machines agricoles. Il est aussi proposé de modifier la date du 15 décembre pour le 1^{er} décembre.

Les coûts liés à la conformité des règles que prévoit le CSR en matière de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale peuvent s'inscrire dans les coûts d'entretien des véhicules. La pose et la dépose des pneus d'hiver peuvent être effectuées au même titre qu'il faut procéder à la vérification mécanique des véhicules et à la vérification de l'état des pneus, de même qu'à leur permutation. Il est difficile d'évaluer le nombre d'entreprises, d'organismes ou de municipalités qui ne se sont toujours pas conformés à l'obligation des pneus d'hiver et à leur nouvelle définition en vigueur depuis le 15 décembre 2014. Toutefois, il faut compter entre 350 \$ et 1 000 \$ par véhicule pour un ensemble de quatre pneus d'hiver de qualité moyenne, selon leur type et leur taille. Le changement de date du 15 décembre au 1^{er} décembre n'entraîne pas de coût additionnel.

Il n'y aura pas d'économies associées à la modification pour les entreprises concernées.

La réduction des risques d'accidents, et des coûts associés, s'est avérée dès 2008 au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation des pneus d'hiver. Le projet permettra de conserver les gains en sécurité routière attribuables à l'utilisation des pneus d'hiver en période hivernale. Il faut noter que l'obligation de rouler avec des pneus d'hiver a eu un effet positif sur le bilan routier. Une diminution du nombre de victimes d'accidents de la route de 17 % durant la période où les pneus d'hiver sont obligatoires, comparativement à 13 % pour le reste de l'année a été observée après quatre saisons d'obligation.

Il n'y aura aucun impact sur l'emploi.

Ainsi, le projet ne comporte que des avantages pour les entreprises et la société.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	3
1. DÉFINITION DU PROBLÈME	6
2. PROPOSITION DU PROJET	8
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	8
4. ÉVALUATION DES IMPACTS	8
4.1. Description des secteurs touchés	8
a) Secteurs touchés	8
b) Nombre d'entreprises touchées	9
c) Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés	9
4.2. Coûts pour les entreprises	9
4.3. Économies pour les entreprises	10
4.4. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	10
4.5. Consultation des parties prenantes	10
4.6. Autres avantages du projet et inconvénients de la solution projetée	10
4.7. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	11
5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	11
6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	12
7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	12
8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	12
9. CONCLUSION	13
10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	13
11. PERSONNE-RESSOURCE	14

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Depuis 2008, le CSR prévoit l'usage de pneus d'hiver au cours de la période du 15 décembre au 15 mars. Le propriétaire d'un taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec ne peut mettre en circulation ce véhicule, à moins qu'il ne soit muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale, selon les normes prévues par règlement du gouvernement. Cette interdiction s'applique également à quiconque offre en location au Québec un véhicule de promenade qui n'est pas muni de ce type de pneu.

L'introduction de la mesure concernant l'obligation des pneus d'hiver visait essentiellement à accroître la sécurité routière. Les pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale constituent une solution sécuritaire pour circuler l'hiver. Ils sont conçus en vue d'obtenir une adhérence maximale sur une surface enneigée ou glacée.

Pour l'application de cette mesure, la notion de véhicule de promenade est celle prévue au CSR, soit un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis de la CTQ.

Le véhicule de promenade représente une part importante du parc automobile au Québec. La notion de véhicule de promenade au sens du CSR ne fait pas de distinction selon que le propriétaire est une personne physique ou une personne morale. Ainsi, les véhicules (voitures, fourgonnettes et camionnettes) immatriculés au nom d'entreprises, donc utilisés à des fins commerciales, sont assujettis.

À noter que les motocyclettes sont incluses dans la notion de véhicule de promenade. Alors qu'il n'existait pas de pneus d'hiver spécifiquement conçus pour les motos au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation des pneus d'hiver, on observe maintenant l'arrivée sur le marché, de pneus d'hiver pour motocyclettes portant le pictogramme obligatoire.

Avant le 15 décembre 2014, le pneu devait porter une des inscriptions reconnues (dont l'inscription « LT » pour *Light truck* qui concerne les pneus pour camionnettes), ou le pictogramme obligatoire, ou encore être muni de crampons et utilisé conformément au *Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules*.

Depuis le 15 décembre 2014, le pneu doit porter le pictogramme obligatoire confirmant qu'il correspond à la définition prévue au règlement ou être muni de crampons si utilisé conformément au *Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules*. La référence au pictogramme pour désigner un tel pneu est la façon la plus simple de rappeler aux usagers de la route qu'ils bénéficient d'une performance optimale dans des conditions routières difficiles.

Cela signifie que les pneus d'hiver pour camionnettes ou fourgonnettes doivent répondre à cette exigence et que la seule mention « LT » ne suffit plus. Les pneus de ces véhicules doivent porter le pictogramme obligatoire.

Le pictogramme en question représente le symbole d'une montagne avec un flocon à l'intérieur. Ce symbole confirme que le pneu a été testé dans des conditions hivernales.



Concernant la disponibilité et la proportion de pneus vendus au Québec qui répondent à ces exigences, il est à noter que lors de l'adoption du règlement, en septembre 2008, environ 80 % des pneus d'hiver en vente chez les marchands disposaient déjà du pictogramme. Maintenant, la grande majorité des pneus d'hiver disponibles chez les marchands sont munis du pictogramme. De plus, plusieurs pneus de dimension « LT » portant le pictogramme obligatoire sont disponibles sur le marché.

Au cours de la période automnale qui a précédé le 15 décembre 2014, de nombreux appels téléphoniques ont été faits auprès du ministère des Transports (MTQ) et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Dans bien des cas, il s'agissait de demandes d'éclaircissement concernant les véhicules visés par l'obligation d'avoir des pneus d'hiver et l'utilisation de pneus de dimension « LT » sur les camionnettes ou fourgonnettes principalement utilisées à des fins commerciales qui ne sont pas considérées comme des véhicules lourds au sens de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*. Est-ce que ces véhicules devaient répondre à l'obligation des pneus d'hiver? La réponse est « oui ». La période de transition entre 2008 et 2014 avait pour but d'allouer le temps aux manufacturiers de produire des pneus de dimension « LT » avec le pictogramme et aux propriétaires le temps d'en faire l'acquisition.

Ces questionnements ont fait ressortir le caractère ambigu du libellé actuel de l'article 440.1 du CSR. Comme la définition de véhicule de promenade chevauche celle de véhicule de commerce et même, dans certains cas, celle de véhicules lourds (ex. : un véhicule lourd peut être également un véhicule de promenade), certains propriétaires ne se sentaient pas concernés par l'obligation des pneus d'hiver, alors qu'ils auraient dû s'y conformer.

Au regard de la date du 15 décembre pour débiter la période d'obligation des pneus d'hiver, ce sont les nombreuses pressions pour modifier le début de la période d'obligation des pneus d'hiver qui ont été à l'origine de la modification afin de devancer le début de la période au 1^{er} décembre. Des citoyens et des municipalités ont fait part de leurs préoccupations au Ministère à ce sujet et les demandes visaient surtout à devancer le début de la période d'obligation au 1^{er} décembre puisque bien souvent les premières chutes de neige ont lieu avant le 15 décembre. La Sûreté du Québec a également formulé une recommandation en ce sens à l'occasion de la consultation publique sur la sécurité routière à l'hiver 2017.

2. PROPOSITION DU PROJET

La solution proposée est de modifier le *Règlement sur l'utilisation de pneus spécifiquement conçus pour la conduite hivernale* conformément aux modifications proposées pour l'article 440.1 du CSR afin d'éliminer l'ambiguïté soulevée par le libellé actuel et de mieux définir les véhicules visés par l'obligation d'avoir des pneus d'hiver, en précisant les véhicules exclus de l'obligation.

En excluant précisément les véhicules lourds, dont la définition qui se trouve au CSR réfère à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et fait référence à un poids nominal brut (PNBV) minimal de 4 500 kg ainsi que les véhicules-outils et les machines agricoles, on obtient une lecture beaucoup plus claire des véhicules qui doivent être munis de pneus d'hiver, qu'ils soient utilisés à des fins personnelles ou commerciales.

Il est aussi proposer de modifier la date du 15 décembre pour le 1er décembre

Libellé actuel (art. 440.1 CSR)	Modification
Au cours de la période du 15 décembre au 15 mars, le propriétaire d'un taxi ou d'un véhicule de promenade immatriculé au Québec ne peut mettre en circulation ce véhicule, à moins qu'il ne soit muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale selon les normes prévues par règlement du gouvernement. Cette interdiction s'applique également à quiconque offre en location au Québec un véhicule de promenade qui n'est pas muni de ce type de pneu. [...]	Au cours de la période du 1er décembre au 15 mars, le propriétaire d'un véhicule routier motorisé immatriculé au Québec, autre qu'un véhicule lourd, un véhicule-outil ou une machine agricole, ne peut mettre en circulation ce véhicule, à moins qu'il ne soit muni de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale selon les normes prévues par règlement du gouvernement. Cette interdiction s'applique également à quiconque offre en location au Québec un tel véhicule qui n'est pas immatriculé au Québec. [...]

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme il s'agit d'une modification dans le libellé des véhicules visés par le Règlement, il n'y aucune option non réglementaire.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Secteurs touchés

Il peut s'agir de particuliers, de commerçants et de propriétaires-gestionnaires de parcs de véhicules, par exemple, de véhicules de livraison ou de véhicules de travail, comme des camionnettes ou fourgonnettes.

Plusieurs entreprises d'envergure ou organismes gestionnaires d'un parc de véhicules possèdent leurs propres ateliers mécaniques. Cependant, pour

beaucoup d'autres, l'entretien des véhicules, dont la pose et la dépose des pneus, est assuré par des ateliers de pneus et mécanique. Pour ces derniers, les parcs commerciaux de véhicules représentent une clientèle importante et ils sont en mesure de fournir les pneus appropriés selon les saisons.

b) Nombre d'entreprises touchées

Depuis le 15 décembre 2014, le pneu doit porter un pictogramme confirmant qu'il correspond à la définition prévue au règlement ou être muni de crampons, si utilisé conformément au Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules. Les pneus d'hiver pour camionnettes ou fourgonnettes doivent maintenant répondre à cette exigence et la seule mention « LT » ne suffit plus.

Plusieurs entreprises propriétaires de camionnettes ou de fourgonnettes ont respecté cette exigence de façon à se conformer à l'obligation, dès décembre 2014. De fait, il est difficile de cibler le nombre d'entreprises, d'organismes ou municipalités visés. Concernant la date du 1er décembre, l'installation des pneus d'hiver au mois de novembre est déjà une pratique très répandue.

c) Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés

Il peut s'agir de municipalités, d'organismes ou encore de petites moyennes ou grandes entreprises.

4.2. Coûts pour les entreprises

Les coûts liés à la conformité des règles que prévoit le CSR en matière de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale peuvent s'inscrire dans les coûts d'entretien des véhicules. La pose et la dépose des pneus d'hiver peuvent être effectuées au même titre qu'il faut procéder à la vérification mécanique des véhicules et à la vérification de l'état des pneus, de même qu'à leur permutation.

Pneus

À l'état neuf, les véhicules sont munis de pneus toutes saisons de série. Il y a lieu de considérer que pour les entreprises, organismes ou municipalités propriétaires de véhicules visés par l'obligation des pneus d'hiver, il faut compter entre 350 \$ et 1 000 \$ par véhicule pour un ensemble de quatre pneus d'hiver de qualité moyenne, selon leur type et leur taille.

Si un seul ensemble de pneus est utilisé, les pneus s'usent et doivent être remplacés en moyenne après 60 000 kilomètres. La pose de pneus d'hiver vient contrebalancer la durée de vie des pneus quatre saisons; l'utilisation de pneus d'hiver durant la période hivernale contribue à réduire le kilométrage parcouru annuellement avec les pneus quatre saisons et allonge de ce fait leur durée de vie. Ainsi, les pneus d'hiver constituent un investissement de départ, mais apportent des bénéfices quant à la longévité des pneus quatre saisons.

Par ailleurs, plusieurs manufacturiers offrent maintenant des pneus « LT » quatre saisons homologués hiver qui portent le pictogramme obligatoire.

Il est intéressant de considérer que pour les secteurs touchés, la pose de pneus d'hiver vient contrebalancer la durée de vie des pneus quatre saisons; l'utilisation de pneus d'hiver durant la période hivernale contribue à réduire le kilométrage parcouru annuellement avec les pneus quatre saisons et allonge de ce fait leur durée de vie. Ainsi, les pneus d'hiver constituent un investissement de départ, mais apportent des bénéfices quant à la longévité des pneus quatre saisons.

Par ailleurs, plusieurs manufacturiers offrent maintenant des pneus « LT » quatre saisons homologués hiver qui portent le pictogramme obligatoire. De fait, il est possible de conserver ces pneus à l'année. Cette pratique est grandement répandue.

Date du 1er décembre

Le changement de date du 15 décembre au 1er décembre n'entraîne pas de coût additionnel.

4.3. Économies pour les entreprises

Il n'y a pas d'économie associée au projet de modification. La réduction des risques d'accidents, et des coûts associés, s'est avérée dès 2008 au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation des pneus d'hiver

4.4. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Comme les coûts et les économies additionnels sont estimés nuls, aucune hypothèse n'a été formulée.

4.5. Consultation des parties prenantes

Il n'y avait pas de consultation des parties prenantes sur les hypothèses utilisées (aucun coût et économie additionnelle).

4.6. Autres avantages du projet et inconvénients de la solution projetée

Le projet de modification permettra de conserver les gains en sécurité routière attribuables à l'utilisation des pneus d'hiver en période hivernale. Il faut noter que l'obligation de rouler avec des pneus d'hiver a eu un effet positif sur le bilan routier. Une diminution du nombre de victimes d'accidents de la route de 17 % durant la période où les pneus d'hiver sont obligatoires, comparativement à 13 % pour le reste de l'année a été observée après quatre saisons d'obligation.

Ces proportions ne sont pas négligeables lorsqu'on considère que l'insécurité routière représente des coûts considérables pour la société. En effet, en

considérant la méthode basée sur la disposition à payer (méthode d'évaluation utilisée dans les analyses coût-bénéfice), un accident mortel s'élève à 3 426 573 \$, un accident avec blessé grave à 856 643 \$, un accident avec blessé léger à 96 578 \$ et un accident avec dommage matériel seulement à 13 720 \$.

4.7. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Nombre d'emplois touchés	
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
Aucun impact	
✓	0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
<p>Un impact minime est anticipé sur l'emploi puisque plusieurs entreprises ou organismes gestionnaires d'un parc de véhicules possèdent leurs propres ateliers mécaniques. L'entretien des véhicules, dont la pose et la dépose des pneus, est assuré par des ateliers de pneus et mécanique.</p> <p>À l'égard des marchands-installateurs de pneus, la période couverte par les mois d'octobre et novembre permet, de façon générale, de préparer les véhicules à l'arrivée de la période hivernale. Les activités liées à la pose de pneus d'hiver sont déjà bien structurées et les modifications proposées n'affecteront aucunement ces actions.</p> <p>Aucune perte d'emploi ne peut être associée à cette mesure. À l'inverse, de la main-d'œuvre additionnelle pourrait être requise puisque la période pour la pose des pneus d'hiver est écourtée de deux semaines</p>	

5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Au moment où est entrée en vigueur l'obligation des pneus d'hiver pour certains véhicules, plusieurs entreprises s'étaient alors informées auprès du ministère pour vérifier quels sont les véhicules visés. De fait, plusieurs entreprises,

organismes ou municipalités gestionnaires de parcs de véhicules légers respectent déjà l'exigence d'avoir des pneus d'hiver.

Il n'y a aucune adaptation particulière à prévoir en fonction de la dimension de l'entreprise. Cependant, pour les entreprises, organismes ou municipalités qui ne s'étaient pas conformés à l'obligation des pneus d'hiver, les opérations varieront en fonction de l'importance du parc de véhicules concernés.

6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Certaines entreprises, certains organismes ou certaines municipalités appelés à gérer un parc de véhicules à l'échelle canadienne devront, pour les véhicules immatriculés au Québec, respecter l'obligation d'avoir des pneus d'hiver à l'égard des véhicules visés. Le projet de modification n'affecte pas la compétitivité des entreprises avec les autres provinces.

7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Le Québec est devenu, en 2008, la première administration routière au Canada et en Amérique du nord à rendre obligatoire l'utilisation de pneus d'hiver pour la période hivernale. De fait, cette mesure ne s'harmonise avec aucune autre au Canada.

Toutefois, l'obligation s'applique aux véhicules immatriculés au Québec. Il est donc possible pour les visiteurs provenant des autres provinces canadiennes ou des états américains de circuler sans être tenus de respecter cette obligation à l'égard des pneus d'hiver.

8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

L'obligation des pneus d'hiver pour certains véhicules au Québec a fait l'objet de nombreuses consultations en 2007. Cette mesure avait été bien accueillie en plus d'avoir eu un effet positif sur le bilan routier. Les ajustements maintenant proposés visent à clarifier d'une part et à élargir la période d'autre part, afin de maintenir l'objectif d'améliorer la sécurité sur les routes en période hivernale.

Des vérifications par le biais d'appels téléphoniques ont été réalisées auprès de marchands de pneus afin de s'assurer de la disponibilité des pneus d'hiver pour l'ensemble des véhicules visés.

Par ailleurs, la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec et les services policiers (SQ et ADPQ) appuyaient cette démarche.

Concernant le fait de devancer la date du début de la période d'obligation au 1er décembre, il répond aux nombreuses pressions exercées par les usagers et les municipalités au cours des années. Aucune consultation supplémentaire n'a été relaissée.

9. CONCLUSION

En introduisant au CSR l'interdiction de mettre certains véhicules en circulation durant la période hivernale s'ils ne sont pas munis de pneus d'hiver, le Québec est devenu la première administration nord-américaine à légiférer sur le sujet. Le message est clair : durant la saison froide, les pneus d'hiver constituent un équipement de base d'un véhicule, au même titre que les dégivreurs ou les systèmes de chauffage. L'objectif était d'accroître la sécurité routière.

Après quatre saisons d'obligation (2008-2009 à 2011-2012), on observait une diminution du nombre de victimes d'accidents de la route de 17 % durant la période où les pneus d'hiver sont obligatoires, comparativement à 13 % pour le reste de l'année. Ces résultats signifient qu'annuellement, l'obligation de pneus d'hiver a permis de diminuer le nombre de victimes d'accidents (460 personnes de moins).

Le véhicule de promenade représente une part importante du parc automobile au Québec. La notion de véhicule de promenade au sens du CSR ne fait pas de distinction selon que le propriétaire est une personne physique ou une personne morale. Ainsi, les véhicules (voitures, fourgonnettes et camionnettes) immatriculés au nom d'entreprises, d'organismes ou de municipalités, donc utilisés à des fins commerciales, sont assujettis.

La proposition de modifier le libellé de l'article 440.1 du CSR permet d'adopter une définition beaucoup plus claire des véhicules devant être munis de pneus d'hiver. De fait, ce projet permet de conserver les gains en sécurité routière attribuables à l'utilisation des pneus d'hiver en période hivernale.

10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il faudra poursuivre les activités de communication, notamment auprès des propriétaires de véhicules de promenade utilisés à des fins commerciales pour leur rappeler les règles concernant l'obligation de munir leurs véhicules de pneus d'hiver.

Les activités suivantes sont ciblées :

- Information sur le site Internet du ministère;
- Encart d'informations dans les magazines spécialisés;
- Sensibilisation auprès des marchands de pneus.

Le Règlement sur l'utilisation de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale est entré en vigueur en 2008. Ainsi, la période transitoire entre 2008 et 2014 avait pour but de permettre aux propriétaires qui doivent faire l'achat de pneus de rechercher des pneus portant le pictogramme afin de répondre à la définition qui est entrée en vigueur à compter de décembre 2014. Les différentes campagnes d'informations réalisées par le Ministère ont rappelé cette exigence.

À l'automne 2014, un encart a été produit afin de décrire les caractéristiques d'un véhicule de promenade en mentionnant, notamment, que le PNBV d'un tel véhicule est généralement inférieur à 4 500 kg. Cette initiative avait été mise de l'avant pour contrer la problématique selon laquelle les gens pensent automatiquement que s'ils ont une camionnette ou un VUS, par exemple, ils sont exemptés de la réglementation. L'objectif était de faire comprendre aux gens que tout véhicule de promenade qui n'est pas un véhicule lourd, donc ayant un PNBV inférieur à 4 500 kg, est assujéti à l'obligation des pneus d'hiver, quel que soit le type de véhicule.

Au regard des nombreux appels téléphoniques qui ont été faits auprès du Ministère et de la SAAQ, il appert que les activités de communication à ce sujet ont une limite et qu'une modification de l'article 440.1 du CSR afin de mieux décrire les véhicules visés est nécessaire.

Des activités de communication seront requises afin d'expliquer la modification apportée, mais la clarté du message et du nouveau libellé de l'article 440.1 faciliteront grandement la compréhension des propriétaires de véhicules à l'égard des véhicules visés.

Les activités de communications porteront tant sur les véhicules visés que sur la date qui est devancée au 1er décembre.

11. PERSONNE-RESSOURCE

Madame Lise Fournier

Direction générale de la sécurité et du camionnage

Ministère des Transports

700, boulevard René-Lévesque Est, 16^e étage

Québec (Québec) G1R 5H1

Téléphone : 418 643-7090, poste 22406

Courriel : lise.fournier@transport.gouv.qc.ca