

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et
de l'Électrification des transports

Société de l'assurance automobile du Québec

8 décembre 2017

Québec 



TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	4
TITRE 1.....	6
RÉFLECTEURS POUR VÉLO ET REMORQUE TIRÉE PAR UN VÉLO	6
TITRE 2.....	11
FEUX D'ALERTE.....	11
TITRE 3.....	17
AVERTISSEUR DE BENNE BASCULANTE RELEVÉE.....	17
TITRE 4.....	22
VISIBILITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS – FEUX, PHARES ET MATÉRIAUX RÉFLÉCHISSANTS.....	22
TITRE 5.....	28
VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ	28
TITRE 6.....	32
ÉQUIPEMENT D'UN VÉHICULE AGRICOLE	32
TITRE 7.....	37
EXEMPTIONS CONCERNANT L'OBLIGATION, DANS CERTAINES SITUATIONS, D'INSTALLER UN DRAPEAU ROUGE, PANNEAU RÉFLÉCHISSANT, FEU ROUGE LA NUIT	37
SYSTÈME AÉRODYNAMIQUE À L'ARRIÈRE D'UN VÉHICULE	37
UN VÉHICULE OU UN ENSEMBLE DE VÉHICULES CONÇU POUR TRANSPORTER AU MOINS TROIS VÉHICULES DE PROMENADE, DONT L'UN, SITUÉ À L'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE, EXCÈDE DE 1 M À 1,2 M L'ARRIÈRE DU VÉHICULE OU DE L'ENSEMBLE DE VÉHICULES.....	37
TITRE 8.....	50
MODIFICATION AU LIBELLÉ DE L'ARTICLE 440.1 DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AFIN DE MIEUX DÉFINIR LES VÉHICULES VISÉS PAR L'OBLIGATION D'AVOIR DES PNEUS D'HIVER	50
TITRE 9.....	58
RÈGLES PARTICULIÈRES CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET LES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS – TRAVERSES DE CHEMINS PUBLICS	58
TITRE 10.....	65
POUVOIR DISPOSER DES VÉHICULES SAISIS NON RÉCLAMÉS PAR DE NOUVEAUX MOYENS DE VENTE	65
PERSONNES-RESSOURCES	70

SOMMAIRE

Le *Code de la sécurité routière* (CSR) régit, notamment, l'utilisation des véhicules sur les chemins publics. Il établit les règles relatives à la sécurité routière, à l'immatriculation des véhicules routiers ainsi qu'à la délivrance des permis autorisant la conduite des véhicules routiers.

Depuis 1986, le Code de la sécurité routière (CSR) a été modifié à plusieurs reprises pour y introduire diverses mesures afin, notamment, d'améliorer le bilan routier et d'intensifier la lutte contre des comportements à risque qui mettent en péril la sécurité et la vie des usagers de la route. En parallèle, des travaux de comités ponctuels dédiés à l'analyse de problématiques de sécurité routière, tel que le comité moto et le groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, ont été réalisés.

Autant d'actions qui ont été des facteurs contributifs à l'amélioration significative du bilan routier des dernières années. Ainsi, le nombre de décès sur les routes du Québec est passé de 720 en 2006 à 351 en 2016. Cependant, force est de constater que malgré la diminution des accidents sur les routes, les gains en cette matière sont de plus en plus difficiles à obtenir. Les bilans des décès concernant les piétons et les motocyclistes en témoignent.

En novembre 2016, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports annonçait la tenue d'une consultation publique en sécurité routière. Cet exercice consultatif visait à permettre aux citoyens et aux groupes de s'exprimer sur certains enjeux de sécurité routière et de proposer des mesures d'amélioration potentielle du bilan. Cette consultation, sous la responsabilité de la SAAQ en collaboration avec le MTMDET, s'est tenue du 9 janvier au 3 mars 2017. Plus du tiers des mesures proposées au projet de loi est corroboré par les propos entendus lors de la consultation publique.

Malgré les modifications effectuées depuis 1986, le CSR n'a fait l'objet d'aucune refonte majeure, faisant en sorte que certaines dispositions s'arriment mal entre elles et avec les réalités de ce début de deuxième millénaire. Une modernisation du CSR s'impose donc à plusieurs égards, suscitant des impacts sur différentes clientèles, dont les entreprises.

Les mesures du projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière qui interpellent les entreprises sont les suivantes :

- Réflecteurs pour vélo et remorque tirée par un vélo;
- Feux d'alerte;
- Avertisseur de benne basculante relevée;
- Visibilité des véhicules routiers – feux, phares et matériaux réfléchissants;
- Véhicule gravement accidenté;
- Équipement d'un véhicule agricole;
- Exemptions concernant l'obligation, dans certaines situations, d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit : systèmes aérodynamiques et certaines véhicules conçus pour le transport de véhicules;
- Modification au libellé de l'article 440.1 du code de la sécurité routière afin de mieux définir les véhicules visés par l'obligation d'avoir des pneus d'hiver;
- Règles particulières concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds – traverses de chemins publics;
- Pouvoir disposer des véhicules saisis non réclamés par de nouveaux moyens de vente.

Pour les différentes entreprises concernées, le coût global relié à l'adoption des mesures proposées est estimé à un peu plus de 17 M\$, dont une seule génère des coûts estimés à près de 15 M\$, soit celle visant l'obligation pour les véhicules lourds munis d'une benne basculante, d'être munis d'un témoin avertisseur (Titre 3). Cette somme est principalement composée de coûts de conformité.

Enfin, plusieurs mesures constituent un allègement réglementaire, de sorte que

certaines économies devraient être générées auprès des entreprises visées. Ces économies sont estimées à près de 838 000\$, lesquelles proviennent notamment de réduction aux formalités administratives.

Dans tous les cas, l'État intervient pour préserver la sécurité sur le réseau routier puisqu'il s'agit d'un bien public dont l'utilisation est non-rivale et non-exclusive.

La présente analyse indique pour chacun des sujets en quoi consiste la modification législative ainsi que les impacts pour les entreprises visées.

TITRE 1

RÉFLECTEURS POUR VÉLO ET REMORQUE TIRÉE PAR UN VÉLO

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La bicyclette a beaucoup évolué technologiquement. Entre autres, l'arrivée des pédales automatiques a conduit à une diminution considérable de leur format. Ce faisant, il n'est plus possible d'installer les réflecteurs jaunes exigés au CSR sur certains modèles de pédales, notamment celles des bicyclettes sportives.

Il est proposé de modifier le CSR pour faire en sorte que les commerçants de bicyclettes puissent continuer à vendre ou à louer des bicyclettes même si elles ne sont pas munies de tous les réflecteurs prévus. Quant au conducteur, il devra, en compensation, porter des bandes réfléchissantes à chaque cheville ou chaussure.

Le commerçant qui omettait l'installation de ces réflecteurs commettait une infraction passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

Avec cette modification :

- La sécurité routière est préservée en obligeant les cyclistes à compenser l'absence des réflecteurs traditionnels, tel que recommandé lors des consultations publiques;
- Certains détaillants de vélos sportifs ne seront plus nécessairement en infraction;
- Le CSR reflète une pratique répandue suite à une évolution technologique;
- Les intérêts des cyclistes et des membres de l'industrie ont été pris en considération.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

L'arrivée des pédales automatiques sur les bicyclettes a conduit à une diminution considérable de leur format. Ce faisant, il n'est plus possible d'installer les réflecteurs jaunes exigés au CSR sur certains modèles de pédales, notamment celles des bicyclettes sportives. De plus, les cyclistes sportifs ont délaissé depuis très longtemps toutes formes de réflecteurs (avant, arrière, dans les roues).

Des accessoires alternatifs ont été développés. En effet, des chaussures de vélos munis de bandes réfléchissantes, des rubans réfléchissants pour chevilles ainsi que des jantes et des pneus pourvus de flancs réfléchissants sont maintenant disponibles pour compenser l'absence des réflecteurs traditionnels. Or, le CSR n'offre aucune souplesse en ne permettant aucune alternative. Aucun équipement de visibilité n'est requis sur les remorques tirées par une bicyclette.

Ces problématiques ont été soulevées dans un rapport¹ publié en 2015 par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

2. PROPOSITION DU PROJET

D'une part, il est proposé de modifier l'article 232 du CSR afin de permettre des alternatives aux équipements de visibilité prévus, entre autres, que le cycliste puisse porter des bandes réfléchissantes à chaque cheville ou chaussure. Il est également proposé d'exiger de tels équipements sur les remorques.

Par cohérence, il est proposé de modifier l'article 233.1 du CSR pour faire en sorte que les commerçants puissent continuer à vendre ou à louer des bicyclettes même si elles ne sont pas munies de tous les réflecteurs prévus à l'article 232 notamment ceux des pédales. Dans ce cas, le cycliste devra porter des bandes réfléchissantes à chaque cheville ou chaussure comme il est prévu au nouvel article 232. Une infraction a été prévue pour le non port de ces bandes lorsque requis (art. 276).

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Il n'y a pas d'option non réglementaire, car il s'agit d'un assouplissement du CSR pour refléter une pratique répandue due à une évolution technologique.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs et nombre d'entreprises touchés²

Commerce de détail (SCIAN 44-45)³ :

- Magasins spécialisés en équipement et en fournitures de cyclisme (SCIAN 451113) : 180 entreprises
- Magasins d'articles de sport (SCIAN 45111)

Grands magasins (SCIAN 45211) : 107 entreprises (il s'agit d'un maximum puisque ce ne sont pas toutes ces entreprises qui vendent des vélos ou des remorques pour vélos.)

4.2. Coûts et économies pour les entreprises

L'article 284 du CSR prévoit que quiconque contrevient à l'article 233.1 commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$. Par expérience, s'il y a eu

¹ Rapport final du Groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes, décembre 2014

² Statistique Canada, Tableau 552-0005, 2016

³ Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)
<http://www.statcan.gc.ca/concepts/industry-industrie-fra.htm>

des constats émis, il s'agit d'une infime quantité, soit moins de 5 à l'échelle de la province.

Pour ce qui est de l'obligation pour une remorque tirée par un vélo d'être munie de réflecteurs ou d'une bande d'un matériau réfléchissant, elle ne touche pas spécifiquement la personne qui en fait le commerce. Toutefois, un commerçant pourrait avoir à déboursier un coût de **3,87 \$** (frais d'installation inclus) pour conformer chacune des remorques qu'il met à la vente.

Comme le nombre de remorque en circulation ou vendues annuellement au Québec est inconnu, il convient de poser une hypothèse de calcul afin d'estimer les coûts relatifs à l'obligation de munir une remorque tirée par un vélo de matériaux réfléchissants à partir des données disponibles.

Selon une enquête portant sur la pratique du vélo en 2015, réalisée par Léger Marketing, 298 000 vélos pour adultes auraient été achetés en 2015 au Québec. En posant l'hypothèse qu'une remorque est achetée pour chaque tranche de 250 vélos, on obtiendrait un total de 1192 remorques achetées en 2015, ce qui paraît un nombre raisonnable. Ainsi, en fonction de cette hypothèse, le coût global pour conformer l'ensemble des remorques vendues en 2015 aurait été de 4 613\$.

4.3. Avantages du projet

En premier lieu, la modification permet d'améliorer la sécurité routière en obligeant les cyclistes à compenser l'absence des réflecteurs traditionnels. Lors des consultations publiques sur la sécurité routière, beaucoup de commentaires concernaient l'importance de se rendre visible à vélo.

Les réflecteurs étant très souvent retirés pour cause de poids sur les vélos sportifs, le changement permettra à ces cyclistes de se rendre visibles sans impacter la masse de leur vélo. Ainsi, certains détaillants de vélos sportifs ne seront plus nécessairement en infraction lorsque les équipements requis par le CSR sont absents de certains vélos.

4.4. Impact sur l'emploi

Il n'y a pas d'impact direct sur l'emploi. Aucun poste ne sera créé ou aboli en vertu du projet législatif proposé relativement aux réflecteurs pour vélo et pour remorque tirée par un vélo.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation n'est prévue pour les PME, car il s'agit d'un assouplissement du CSR.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Il n'y aura aucun effet sur la compétitivité des entreprises.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'existe pas de mesure d'accompagnement et cette modification pourra entrer en vigueur 30 jours après la sanction du projet de loi, car il s'agit d'un assouplissement du CSR.

Par ailleurs, des regroupements de cyclistes ont fait des représentations auprès de la Société pour que cette modification soit apportée. Les intérêts de l'industrie vont dans le même sens.

8. CONCLUSION

Étant donné les bénéfices attendus par cet assouplissement du CSR, il est recommandé d'adopter la présente mesure.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Mark Baril, ING.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Mark.Baril@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 2

FEUX D'ALERTE

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La législation et la réglementation touchant les feux d'alerte (feux jaunes ou rouges clignotants ou pivotants) n'ont pas été revues au cours des dernières années et plusieurs difficultés sont apparues en regard de leur application.

Le présent projet vise à apporter une solution aux problèmes suivants :

- l'obligation pour les entreprises d'utilité publique ou de télécommunication d'obtenir l'autorisation préalable de la Société afin que leurs véhicules puissent être munis de feux jaunes clignotants ou pivotants;
- la prolifération des feux d'alerte.

Il est ainsi proposé de modifier les dispositions du Code de la sécurité routière (CSR) afin de permettre aux entreprises d'utilité publique ou de télécommunication de munir leurs véhicules de feux jaunes clignotants ou pivotants, sans avoir à obtenir l'autorisation préalable de la Société. Cette mesure contribuera à alléger le fardeau administratif de ces entreprises qui n'auront plus à faire de demandes d'autorisation ainsi que de renouvellement biennal. Environ 8 600 véhicules seraient couverts par cette mesure.

Par ailleurs, il est suggéré de permettre à la Société de fixer des frais pour la délivrance de la vignette et du certificat de reconnaissance d'un véhicule qu'elle autorise à utiliser des feux d'alerte en vertu du *Règlement sur les véhicules d'urgence et les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants*. Le nombre de véhicules visés est d'un peu plus de 9 000.

Il est de plus proposé d'ajouter des dispositions pénales pour les propriétaires de véhicules munis de feux d'alerte non autorisés afin de freiner leur prolifération ou encore circulant sans la vignette ou le certificat d'autorisation de la Société.

Également, d'autres véhicules qui n'étaient pas couverts par le Règlement se voient maintenant autorisés à être munis des feux jaunes, soit les tracteurs de ferme, les véhicules-outils et les véhicules de déneigement.

Finalement, les corbillards et les limousines appartenant à des maisons funéraires possèdent habituellement, à l'avant, des feux blancs ou mauves clignotants. Les feux ont pour but de bien identifier les cortèges funèbres.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

La législation et la réglementation touchant les feux d'alerte n'ont pas évolué au cours des dernières années et plusieurs difficultés sont apparues en regard de leur application.

Le présent projet de modification législative s'intéresse aux problèmes suivants :

Exigence de la vignette et du certificat dans des situations connues et récurrentes

Le CSR prévoit que les véhicules suivants peuvent être munis de feux jaunes clignotants ou pivotants :

- les véhicules de service (véhicule automobile agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers);
- les véhicules d'équipement (véhicule automobile servant au transport de l'équipement qui y est fixé en permanence et comportant un espace pour le chargement);
- les véhicules utilisés pour le déneigement ou pour l'entretien des chemins;
- les véhicules pour lesquels les conditions de délivrance d'un permis spécial de circulation l'exigent; et
- les véhicules satisfaisant aux critères établis par règlement.

Les véhicules des entreprises d'utilité publique ou de télécommunication (Gaz Métro, Bell, Vidéotron, etc.) ne répondent pas aux critères actuellement prévus au CSR. Cependant, ces véhicules peuvent être munis de feux d'alerte en vertu du *Règlement sur les véhicules d'urgence et les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants*, car ils sont alors considérés comme des véhicules appelés, soit à circuler à une vitesse réduite, soit à faire des arrêts répétitifs le long d'un chemin dans le cadre d'un travail visant un service public. Dans les faits, ces véhicules sont munis en permanence de feux jaunes, mais ils doivent préalablement en faire la demande à la Société. Cette obligation devient inutile ainsi que le fardeau administratif qui s'y rattache.

La Société émet environ 8 600 vignettes pour feux jaunes par année. Dans la majorité des cas, il s'agit de renouvellements qui se font aux deux ans. Au total, il y a 18 580 vignettes actives. On estime qu'environ 50 % de celles-ci sont destinées à des entreprises d'utilité publique.

Nouveaux utilisateurs de feux d'alerte

À l'instar des véhicules précédemment mentionnés, d'autres véhicules, non couverts par le *Règlement*, sont appelés à faire un travail nécessitant l'utilisation de feux d'alerte. C'est le cas des tracteurs de ferme, qu'ils appartiennent ou non à un producteur agricole ainsi que les véhicules outils. Ces véhicules sont souvent déjà munis de feux jaunes. Les véhicules qui déneigent en dehors du réseau routier sont également visés.

Par ailleurs, les corbillards et les limousines appartenant à des maisons funéraires sont pour la grande majorité fabriqués aux États-Unis et presque toujours munis de feux clignotants à l'avant. Il est prévu autoriser l'utilisation de ces feux lorsque les véhicules circulent en cortège.

Contrôle des feux d'alerte

Les technologies nouvelles ont permis d'offrir sur le marché une grande variété de feux d'alerte, ce qui permet aux propriétaires de véhicules de s'en procurer facilement. La prolifération de ces feux et leur utilisation à outrance rendent difficile leur interprétation dans les situations d'urgence et entraînent leur banalisation.

Il n'y a pas de disposition pénale pour les propriétaires de véhicules munis de feux d'alerte qui ne respectent pas les exigences législatives ou réglementaires, ce qui n'aide pas à freiner leur utilisation sans autorisation.

Par ailleurs, il est proposé de permettre à la Société de fixer des frais pour la délivrance de la vignette et du certificat de reconnaissance d'un véhicule qu'elle autorise à utiliser des feux d'alerte en vertu du *Règlement*. Le nombre de véhicules visés est d'un peu plus de 9 000.

2. PROPOSITION DU PROJET

Afin de mieux encadrer l'utilisation des feux d'alerte et, par conséquent, de préserver la sécurité des usagers du réseau routier, la Société souhaite procéder, dans un premier temps, à la mise à jour de la législation, puis de la réglementation inhérente.

Les modifications proposées au CSR visent à corriger certaines problématiques, mais aussi à obtenir les moyens d'orienter progressivement les usages, de manière à éviter la banalisation des feux d'alerte.

Exigence de la vignette et du certificat dans des situations connues et récurrentes

Il est proposé de clarifier notamment l'article 227 du CSR afin que les propriétaires de véhicules utilisés dans le cadre des activités d'une entreprise d'utilité publique ou de télécommunication n'aient plus l'obligation d'obtenir une autorisation préalable de la Société pour munir leurs véhicules de feux jaunes. Cette mesure toucherait environ 8 600 véhicules.

Nouveaux utilisateurs de feux d'alerte

Il est proposé de modifier l'article 227 du CSR afin de permettre que soient munis de feux jaunes clignotants ou pivotants les véhicules spécifiés dans la section *Définition du problème*.

Il est également proposé d'ajouter l'article 227.1 au CSR pour que les véhicules routiers appartenant à une maison funéraire puissent être munis de feux clignotants blancs ou mauves.

Contrôle des feux d'alerte

Il est proposé d'introduire des dispositions pénales pour les propriétaires de véhicules munis de feux d'alerte qui ne respectent pas la législation et la réglementation.

Il est également proposé de permettre à la Société de fixer des frais pour la délivrance de la vignette et du certificat de reconnaissance d'un véhicule pouvant utiliser des feux d'alerte.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme indiqué précédemment, la législation et la réglementation relatives aux feux d'alerte n'ont pas évolué au cours des dernières années et plusieurs difficultés sont apparues en regard de leur application.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteurs et nombre d'entreprises touchés

Services publics (SCIAN 22) :

- Distribution de gaz naturel (SCIAN 2212) : 27 entreprises
- Réseaux d'aqueduc et d'égout et autres (SCIAN 2213) : 56 entreprises

Industrie de l'information et industrie culturelle (SCIAN 51) :

- Télécommunications par fil (SCIAN 5171) : 219 entreprises
- Télécommunications sans fil (sauf par satellite) (SCIAN 5172) : 45 entreprises
- Télécommunications par satellite (SCIAN 5174) : 18 entreprises
- Autres services de télécommunications (SCIAN 5179) : 144 entreprises

Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement (SCIAN 56) :

- Collecte de déchets (SCIAN 5621) : 229 entreprises

- Traitement et élimination des déchets (SCIAN 5622) : 130 entreprises
- Services d'assainissement et autres services de gestion des déchets (SCIAN 5629) : 207 entreprises

Autres services – sauf les administrations publiques (SCIAN 81) :

- Salons funéraires (SCIAN 81221) : 309 entreprises

4.2. Coûts et économies pour les entreprises

Exigence de la vignette et du certificat dans des situations connues et récurrentes

Les entreprises pourraient économiser **90 300 \$⁴** lié aux formalités administratives.

Nouveaux utilisateurs de feux d'alerte

Il ne s'agit pas d'une obligation, mais d'une permission. En conséquence, il n'y a ni coût ni économie.

Contrôle des feux d'alerte

Le projet de modification vise à doter la Société du pouvoir de tarifier son service d'émission de vignettes en lien avec les feux d'alerte. Aucun montant n'est fixé actuellement. Il est aussi proposé d'introduire des dispositions pénales pour les propriétaires de véhicules munis de feux d'alerte qui ne respecteraient pas les règles s'y rattachant.

4.3. Avantages du projet

Réduire la surcharge administrative

À titre d'information, pour la Société, le projet :

- contribue à diminuer le nombre de demandes de certificats de feux d'alerte à traiter chaque année;
- diminue les frais liés au traitement des demandes et augmente la pertinence du service rendu.

Les ressources économisées seront attribuées à d'autres services.

Pour les entreprises, le projet :

- les libère des frais et du temps consacré à la demande d'autorisation et de son renouvellement biennal – dans le cas des entreprises d'utilité publique et de télécommunication.

Sécurité routière

Les cortèges funèbres pourront utiliser en toute légalité les feux dont sont munis leurs véhicules. Quant aux véhicules-outils et aux tracteurs de ferme, leurs véhicules seront plus visibles et contribueront à l'amélioration de la sécurité routière. Ils bénéficieront également de la légitimité d'une pratique répandue.

4.4. Impact sur l'emploi

La mesure n'a aucun effet sur le nombre d'emplois au sein des PME. Elle vise à réduire la surcharge administrative associée à la demande de certificat d'utiliser les feux d'alerte et à contrer l'utilisation abusive des feux d'alerte non encore réglementés.

⁴ Considérant que le formulaire prend 15 minutes à lire, à remplir et à faire parvenir par courriel.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation des exigences n'est prévue pour les PME, puisque les règles d'obtention et d'utilisation des feux d'alerte ne tiennent pas compte de la taille de l'entreprise.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Il n'y aura aucun effet sur la compétitivité des entreprises.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Lors de la demande d'autorisation ou de son renouvellement, des informations seront données aux entreprises, voulant que :

- l'autorisation préalable ne soit plus exigée pour les entreprises d'utilité publique et de télécommunication (allègements réglementaires et administratifs); ou
- des frais pourraient s'appliquer (pour les autres).

D'autre part, le site Internet de la Société sera mis à jour pour informer la population sur les nouveautés en matière de feux d'alerte, notamment sur l'utilisation de la couleur mauve qui est une première au Québec. À noter que l'utilisation d'un feu d'une autre couleur que le rouge n'accorde aucun privilège ni droit de passage.

Les nouvelles dispositions entreront en vigueur à la date de la sanction du projet de loi.

8. CONCLUSION

La réduction de la surcharge administrative et le contrôle des feux d'alerte auront les impacts suivants pour les entreprises :

- Dans un premier temps, les entreprises d'utilité publique verront leurs obligations diminuer et pourront, conséquemment, faire des économies de temps et d'argent. De même, la Société réalisera aussi des économies en réduisant le nombre de demandes à traiter.
- Dans un deuxième temps, les entreprises pourraient avoir à assumer des frais dans la mesure où elles en viennent à demander l'autorisation d'utiliser des feux d'alerte.
- Dans un troisième temps, de nouveaux utilisateurs de feux d'alerte bénéficieront d'une sécurité améliorée en rendant leur véhicule plus visible.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Gaétan Bergeron, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Gaetan.Bergeron@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 3

AVERTISSEUR DE BENNE BASCULANTE RELEVÉE

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Depuis le début de 2015, plusieurs accidents impliquant des véhicules lourds munis d'une benne basculante sont survenus sur le réseau routier alors que la benne était relevée. En plus de modifier le comportement dynamique du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, une benne relevée est susceptible d'arracher des fils électriques et de heurter les infrastructures (viaducs, signalisation et autres structures).

La gravité des conséquences de ces accidents ainsi que leur fréquence amènent le gouvernement à proposer l'ajout de dispositions législatives afin d'obliger de tels véhicules à être munis d'un témoin rouge clignotant qui se déclenche automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

De plus, un règlement du gouvernement pourra prévoir d'autres normes applicables au témoin lumineux (par exemple : position du témoin lumineux, intensité, fréquence de clignotement, etc.).

Les principaux secteurs touchés sont ceux du transport en vrac par camion et de la construction. Les quelques 7 000 entreprises appartenant à ces secteurs auront à déboursé un coût non récurrent d'environ 14,9 M\$ lors de l'année d'entrée en vigueur de cette modification au CSR. Il s'agit d'une estimation prudente basée sur le prix d'installation maximal.

Ce projet de modification permettra de cibler les véhicules qui devraient être munis d'un avertisseur et de permettre aux agents de la paix d'intervenir sur la route, là où les accidents se produisent et ont des impacts importants sur la sécurité. Ces avantages sont compris et reconnus par l'industrie. Par ailleurs, afin de permettre à cette dernière de s'adapter, il est prévu qu'une année s'écoule entre l'adoption et l'entrée en vigueur de la modification ici proposée.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

À défaut d'être interdit, les seules dispositions coercitives dont peut se prévaloir un agent de la paix, lors d'un contrôle sur route :

- comporte une amende de 175 \$ (plus 75 \$ par tranche de 10 cm excédentaire) lorsque la hauteur du véhicule excède 4,15 m; ou
- comporte une amende de 1 000 \$ à 3 000 \$ plus 4 point d'inaptitudes lorsqu'une action est susceptible de mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes ou la propriété.

Malgré ces dispositions, en février 2015, un camion qui circulait avec la benne du camion relevée sur la route 132, à Longueuil, a frappé la structure d'une passerelle piétonnière à la hauteur du chemin de Chambly, provoquant son effondrement. Depuis le début de l'année, trois autres accidents impliquant un camion dont la benne était relevée sont survenus : un à Québec, un en Mauricie, provoquant une panne électrique importante, et un autre dans la région de l'Outaouais, entraînant la mort d'un conducteur.

2. PROPOSITION DU PROJET

La gravité des conséquences que peut entraîner un tel accident amène la proposition d'introduire l'obligation pour les véhicules lourds à benne basculante à être munis d'un avertisseur soit un témoin rouge clignotant qui se déclenche automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

Un règlement du gouvernement pourra prévoir d'autres normes applicables au témoin lumineux (par exemple : position du témoin lumineux, intensité, fréquence de clignotement, etc.).

L'obligation vise essentiellement les camions porteurs de 6, 10 ou 12 roues d'une seule unité qui servent au transport en vrac ainsi que les remorques ou semi-remorques à benne basculante.

Le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd qui ne sera pas conforme aux exigences sera passible d'une amende de 350 \$ à 1 050 \$.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON LÉGISLATIVES

Pour résoudre ce problème, une solution non législative a été envisagée, au même titre que la solution projetée, soit d'exiger un témoin lumineux dans le cadre des contrats du gouvernement du Québec ou d'une municipalité où ces derniers sont maîtres d'œuvre.

Cette solution a été rejetée en raison des inconvénients suivants :

- a. Les véhicules impliqués dans ces travaux représentent à peine 35 % du parc; tous ne seraient donc pas visés;
- b. La supervision des chantiers est confiée à des sous-traitants sur lesquels le contrôle est limité;
- c. Les agents de la paix n'auraient aucune possibilité d'intervenir dans les cas de non-conformité.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Principaux secteurs touchés :

- Transport en vrac par camion;
- Construction et sous-secteurs associés.

b) Nombre d'entreprises touchées :

- PME : nd Grandes entreprises : nd Total : 7 000⁵

c) Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés :

- Nombre de camions à benne : 16 600⁶
- Nombre de remorques et de semi-remorques à benne : 11 000⁷

On pose l'hypothèse qu'un maximum de 11 000 tracteurs routiers seront nécessaires pour tirer les remorques et semi-remorques à benne.

4.2. Coûts pour les entreprises

Un dispositif permettant d'activer un témoin rouge clignotant lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée exige un déboursé de l'ordre de 500 \$, ou davantage selon la complexité de l'installation. Certains camions sont déjà pourvus de témoins lumineux, il se peut cependant que ce ne soit pas un témoin rouge clignotant situé dans le tableau de bord. Dans de tels cas, l'utilisation d'un témoin existant permettra tout de même de réduire le coût du système, car les composantes sont déjà installées. Pour les ensembles comprenant un tracteur routier et une remorque ou une semi-remorque, le coût de l'installation pourrait être d'environ 600 \$, étant donné la nécessité de prévoir la séparation et l'accouplement de la connexion entre le tracteur routier et la remorque/semi-remorque.

L'estimation des coûts est basée sur le **coût maximal** que pourrait avoir à assumer l'ensemble de l'industrie, soit environ **14,9 M\$** en coût direct lié à la conformité aux normes. Ces coûts risquent toutefois d'être plus faibles compte tenu qu'un certain nombre de véhicule (nombre inconnu) sont déjà munis de tels dispositifs. Enfin, les coûts récurrents annuels sont considérés comme étant non significatifs. En effet, bien que des coûts d'entretien puissent être récurrents, ces derniers sont si faibles, qu'ils ne sont pas inclus dans la présente analyse.

4.3. Avantages du projet

L'expérience démontre que dans la majorité des incidents impliquant des camions dont la benne est relevée, l'origine est due à une distraction. Un tel témoin lorsque bien situé peut attirer l'attention du conducteur et ainsi aider à contrer cette distraction.

La modification proposée au CSR :

- a. cible les véhicules qui devraient être munis d'un témoin rouge clignotant;
- b. peut aider à prévenir le type d'accidents mentionnés précédemment.

4.4. Impact sur l'emploi

Il n'y a pas d'impact direct sur l'emploi. Aucun poste ne sera créé ou aboli en vertu du projet législatif proposé relativement aux bennes basculantes.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation n'est prévue pour les PME dans le cadre du projet. La sécurité des véhicules et des usagers de la route n'est pas en lien avec la taille de l'entreprise.

Toutefois, des consultations ont été menées auprès de représentants de l'industrie au cours de l'été 2015. Les représentants considéraient que des avertisseurs sont des équipements utiles qui peuvent prévenir des accidents. L'important est qu'un système efficace soit utilisé en fonction des utilisateurs et du travail à réaliser, donc de bien

⁵ Selon la consultation des représentants de l'industrie, été 2015.

⁶ L'estimation du nombre de camions à benne est basée sur les données d'immatriculation de la Société, sur l'information incluse au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Commission des transports du Québec et sur les données de l'enquête en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007.

⁷ Selon la consultation des représentants de l'industrie, été 2015.

choisir le type d'avertisseur. Les représentants ont fait part de l'existence d'un problème avec l'avertisseur sonore lors de manœuvres de recul (particulièrement sur les chantiers). Il semble que les conducteurs et les autres travailleurs ne l'entendent plus, ce qui a un impact sur leur sécurité. Pour certains conducteurs, les avertisseurs sonores peuvent être très dérangeants. Ainsi, souvent, ils les déconnectent.

Ces commentaires ont été pris en considération dans le choix de la solution législative et l'avertisseur a été remplacé par un témoin lumineux clignotant.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Un sondage réalisé auprès de l'*American Association of Motor Vehicle Administrators* et du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a permis de constater que les États de la Californie et de la Pennsylvanie ont une réglementation obligeant les avertisseurs pour les bennes basculantes.

Par ailleurs, selon la dernière Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage (2006-2007), les camions benne, les camions, remorques et semi-remorques à benne représentaient 10,4% des déplacements interurbains au Québec. Aucune donnée n'est disponible concernant le nombre de déplacement transfrontaliers pour ces types de véhicules cependant, comme ils sont principalement utilisés pour le transport de marchandises en vrac sans grande valeur ajoutée, il y a peu d'intérêt pour que de telles marchandises traversent les frontières Québécoises vers l'extérieur ou l'intérieur. Conséquemment, l'impact sur les partenaires économiques du Québec paraît négligeable.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'existe pas de mesure d'accompagnement propre à ce projet de modification du CSR. Cependant, en matière d'accommodement, 12 mois sont prévus entre l'adoption de la modification au CSR et son application.

Par ailleurs, les représentants de l'industrie consultés considèrent que le coût des systèmes conventionnels disponibles ne constitue pas un frein, car il est relativement minime comparativement au coût global de tels véhicules lourds et des dommages qu'un accident peut engendrer.

8. CONCLUSION

Étant donné les bénéfices attendus et le fait que l'industrie est en accord avec l'obligation qu'un véhicule lourd soit muni d'un avertisseur de benne relevée, il est recommandé d'adopter la présente mesure.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Mark Baril, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Mark.Baril@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 4

VISIBILITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS – FEUX, PHARES ET MATÉRIAUX RÉFLÉCHISSANTS

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette section comporte trois mesures :

- Bandes réfléchissantes sur un tracteur semi-remorque;
- Matériaux réfléchissants sur une remorque ou une semi-remorque;
- Feux ou phares auxiliaires sur un véhicule routier.

Les deux premières se veulent des corrections au Code de la sécurité routière (CSR) pour fins d'harmonisation avec la réglementation fédérale et constitue un assouplissement législatif. Pour ce qui est de la troisième mesure, elle concerne un véhicule qui est muni d'un équipement obstruant les feux ou les phares d'origine. Il est proposé d'obliger le propriétaire à munir le véhicule de dispositifs d'éclairage équivalents. Il s'agit d'une pratique déjà en place.

Ces mesures préservent la sécurité routière, car elles obligent les conducteurs à bien voir et à être bien vus. Par ailleurs, certains véhicules ne sont plus nécessairement en infraction avec la législation provinciale et le CSR s'harmonise avec la législation canadienne et reflète des pratiques répandues.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Bien voir et être bien vu sont des incontournables à une conduite sécuritaire. Les deux premières mesures qui suivent se veulent des corrections au CSR pour fin d'harmonisation avec la réglementation fédérale.

Bandes réfléchissantes sur un tracteur routier

La réglementation fédérale prévoit qu'un tracteur routier peut être muni de bandes réfléchissantes au lieu des réflecteurs requis. Cette disposition, qui est applicable aux remorques et semi-remorques en vertu du CSR, n'est toutefois pas prévue pour les tracteurs routiers. Ainsi, ces véhicules neufs conformes à la réglementation fédérale sont introduits au Québec et deviennent aussitôt non conformes à la législation provinciale.

Matériaux réfléchissants sur une remorque ou une semi-remorque

Le CSR prévoit que, à l'exception des remorques conçues exclusivement à des fins d'habitation ou de bureau, les remorques et les semi-remorques d'au moins 2,05 m de largeur dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus doivent être munies de matériaux réfléchissants conformément à la Loi sur la sécurité automobile. Cependant, au niveau fédéral, ce sont les véhicules de plus de 4 536 kg (10 000 lbs) qui sont visés.

Feux ou phares auxiliaires sur un véhicule routier

Certains véhicules sont munis d'un équipement obstruant les feux ou les phares d'origine, ce qui est interdit. C'est le cas notamment des camionnettes munies d'une versoir (gratte) pour le déneigement.

2. PROPOSITION DU PROJET

Bandes réfléchissantes sur un tracteur routier

Il est proposé de modifier l'article 220.2 du CSR afin de permettre au tracteur routier d'être muni de bandes réfléchissantes plutôt que des réflecteurs requis sur les supports de garde-boue arrières. Il s'agit d'un assouplissement législatif.

Matériaux réfléchissants sur une remorque ou une semi-remorque

Il est proposé de modifier l'article 220.3 du CSR afin que la remorque ou la semi-remorque de plus de 4 536 kg soit munie de matériaux réfléchissant plutôt que celle de 4 500 kg ou plus. Il s'agit d'un assouplissement législatif.

Feux ou phares auxiliaires sur un véhicule routier

Il est proposé de modifier l'article 237 du CSR afin que, lorsqu'un équipement installé sur le véhicule en obstrue les dispositifs d'éclairage ou les signaux d'avertissement, le véhicule soit muni de dispositifs auxiliaires équivalents à ceux qu'ils remplacent. Il s'agit essentiellement de « légaliser » une pratique courante, car la plupart du temps, les équipements ajoutés sont déjà munis de feux ou phares auxiliaires.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Les deux premières mesures ne présentent pas d'option non réglementaire, car il s'agit d'un assouplissement du CSR.

Pour ce qui est de la mesure portant sur les feux et phares auxiliaires, elle fait suite au projet pilote relatif au transport d'une bicyclette sur un support installé à l'avant d'un autobus ou d'un minibus. Ce projet qui a duré cinq ans et auquel on prit part un peu plus de 930 autobus urbains, a permis à la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) de constater que l'utilisation de certains équipements ne pouvait se faire sans nuire à l'efficacité des phares et des feux. Ainsi, interdire une telle pratique ne réglait pas le problème et la solution qui s'impose est l'installation de phares et feux de remplacement.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Secteurs touchés

Pour le transport :

- Transport par camion (SCIAN 484) : 7 950 entreprises
- Transport en commun et transport terrestre de voyageurs (SCIAN 485) : 1 369 entreprises

Pour le déneigement :

- Services d'aménagement paysager (SCIAN 561730) : 2 156 entreprises
- Autres activités de soutien au transport routier (SCIAN 488490) : 318 entreprises

b) Nombre d'entreprises touchées

Pour le transport :

PME :	46 042 ⁸
Grandes entreprises :	10 800
Total :	56 842⁹

Pour le déneigement :

Cette donnée n'est pas disponible.

c) Caractéristiques additionnelles

Selon les données de la Société, il y avait, en 2015¹⁰ :

- 8 346 autobus (autobus scolaires exclus)
- 138 207 camions ou tracteurs routiers
- 4 248 remorques et semi-remorques visées¹¹

4.2. Coûts et économies pour les entreprises

Bandes réfléchissantes sur un tracteur routier

Avec la permission que soient suffisantes les bandes réfléchissantes sur un tracteur routier, une entreprise économise le coût d'achat des réflecteurs précédemment requis, soit 3,87 \$¹² (frais d'installation inclus) pour chaque tracteur routier qui ne possédait pas encore ces réflecteurs.

L'**économie maximale** dont pourrait bénéficier l'ensemble de l'industrie, grâce à l'élimination de dépenses de conformité aux normes, est de **534 861 \$**.

Le propriétaire d'un véhicule non conforme est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

Matériaux réfléchissants sur une remorque ou une semi-remorque

L'obligation de munir de matériaux réfléchissants la remorque ou la semi-remorque précédemment visée et qui ne l'est plus, fait économiser à l'entreprise 39,25 \$¹³ (incluant les frais d'installation) pour chaque véhicule lorsque celui-ci ne possédait pas

⁸ Calculé selon les proportions au 30 septembre 2011, recueillies par le Service du comportement des usagers de la route VPSR-Société (81 % des PEVL possèdent trois véhicules ou moins et + de 60 % ont un seul véhicule)

⁹ Propriétaires et exploitants inscrits en 2015-2016 au registre de la Commission des transports du Québec, Rapport annuel de gestion 2015-2016, p. 26

¹⁰ Dossier statistique – Bilan routier 2015, accidents, parc automobile, permis de conduire, Société de l'assurance automobile, p. 150

¹¹ Extraction au Registre des immatriculations, au 26 juin 2017

¹² Temps d'installation estimé à 3 minutes, si fait à l'interne. <https://camions.macpek.com/catalogue/camions/produits-d-eclairage/reflecteurs-et-rubans-reflechissants/reflecteurs/ronds/auto-collants/rouges/45-3-reflecteur-rond-rouge-auto-collant-2-1-8>

¹³ Temps d'installation estimé à 15 minutes. 50' de bandes réfléchissantes : <https://camions.macpek.com/catalogue/camions/produits-d-eclairage/reflecteurs-et-rubans-reflechissants/rubans-reflechissants/rouge-argent-alternance/37-3-ruban-reflechissant-2-x150-rouge-argent>

encore ces matériaux.

L'**économie maximale** dont pourrait bénéficier l'ensemble de l'industrie est de **166 734 \$** lié à la conformité aux normes.

Le propriétaire d'un véhicule non conforme est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

Feux ou phares auxiliaires sur un véhicule routier

Avec l'obligation de munir un véhicule de feux ou phares auxiliaires, une entreprise pourrait devoir assumer le coût moyen de **135,00 \$¹⁴** (frais d'installation inclus), si le véhicule n'en est pas déjà muni. La plupart du temps, les véhicules ont déjà ces phares ou feux auxiliaires.

En considérant qu'il s'agit de régulariser une pratique déjà en place, excepté pour certains autobus urbains, on pose l'hypothèse que 50% des 930 autobus urbains ayant fait l'objet d'un projet pilote devront être munis de feux ou phares auxiliaires. En effet, certains nouveaux modèles d'autobus prévoient l'installation d'équipement à l'avant, de sorte que les feux «de série» ne sont plus obstrués par des équipements. Qui plus est, les organismes visés ont également le choix de retirer les équipement en question. Ainsi, le coût global de cette mesure en fonction de l'hypothèse posée est estimé à **62 775 \$**.

Le propriétaire d'un véhicule non conforme est passible d'une amende de 100 \$ à 200 \$.

4.3. Avantages du projet

Avec ces mesures :

- La sécurité routière sera préservée en favorisant la visibilité des véhicules;
- Certains véhicules ne seront plus nécessairement en infraction avec la législation provinciale;
- Le CSR s'harmonisera avec la législation canadienne et reflètera des pratiques répandues.

4.4. Impact sur l'emploi

Il n'y a pas d'impact direct sur l'emploi. Aucun poste ne sera créé ou aboli en vertu du projet législatif proposé relativement à la visibilité des véhicules routiers.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation n'est prévue pour les PME, car il s'agit d'une part d'un assouplissement du CSR. Pour ce qui est de l'obligation, il s'agit d'une règle de sécurité routière qui ne peut tenir compte de la taille de l'entreprise et qui est déjà une pratique répandue.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACTS SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Il n'y aura aucun effet négatif sur la compétitivité des entreprises. En effet, comme il s'agit de mesures visant à assouplir une réglementation existante en l'harmonisant avec le reste du Canada, et de régulariser des pratiques existantes, l'impact sur le commerce est jugé non significatif.

¹⁴Temps d'installation estimé à une heure, si fait à l'interne. <https://camions.macpek.com/catalogue/camions/produits-d-eclairage/lumieres-et-accessoires/multi-fonctions/ensembles-remorques-utilitaires/incandescents/533dk-ensemble-lumieres-freins-remorques-incandescent>

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'existe pas de mesure d'accompagnement et les deux premières modifications pourront entrer en vigueur à la date de la sanction du projet de loi. Il s'agit d'un assouplissement du CSR. Pour ce qui est de la troisième modification, elle entrera en vigueur 30 jours suivant l'adoption du projet de loi.

8. CONCLUSION

Comme deux de ces mesures constituent une économie et que la troisième présente un coût global estimé à un maximum de 62 775\$, l'argument financier ne semble pas constituer un frein à leur adoption.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Alexandre Guay, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules routiers
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 5

VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Lorsqu'un véhicule est perte totale, l'assureur avise la Société s'il doit être reconstruit ou non. Cependant, le libellé de l'article du CSR doit être revu afin d'être clarifié.

Par ailleurs, pour être remis en circulation, un véhicule reconstruit doit être déclaré conforme après avoir franchi une série d'étapes : préparer un dossier de reconstruction, passer une expertise technique, puis une vérification mécanique. Au dossier de reconstruction, l'estimé de dommages n'est pas obligatoire pour les véhicules provenant de l'extérieur du Québec. Toutefois si un estimé n'est pas fourni, la Société exige alors le remplacement de pièces de sécurité (par exemple, sac gonflable, module de commande et ceintures avec prétendeur).

Il est proposé de modifier le CSR afin de clarifier que seuls les véhicules qui deviennent perte totale ou qui ne sont pas réparés par l'assureur sont visés et de retirer l'exemption de fournir un estimé de réparation pour le véhicule reconstruit provenant de l'extérieur du Québec.

Il n'y a pas de coût ni d'économie supplémentaire, car les modifications proposées visent à préciser des pratiques courantes.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Un véhicule perte totale doit avoir le statut « gravement accidenté » quand il est endommagé à tel point qu'il doit être reconstruit.

Tel que le CSR le décrit présentement, dès qu'un assureur indemnise le propriétaire d'un véhicule, il doit en informer la Société. Or, dans la pratique courante, cette information n'est transmise que lorsque le véhicule n'est pas réparé par l'assureur. Autrement dit, lorsque l'assureur le récupère et qu'il est revendu accidenté.

Tant qu'il n'a pas été reconstruit, un véhicule gravement accidenté ne peut pas circuler sur la route. Pour être remis en circulation, un véhicule reconstruit doit être déclaré conforme après avoir franchi une série d'étapes : préparer un dossier de reconstruction, passer une expertise technique, puis une vérification mécanique.

Au dossier de reconstruction, l'estimé de dommages n'est pas obligatoire pour les véhicules provenant de l'extérieur du Québec. Toutefois si un estimé n'est pas fourni, la Société exige le remplacement de pièces de sécurité du véhicule qu'elles soient déployées ou non (par exemple : sac gonflable, module de commande et ceintures avec prétendeur). Compte tenu de cette exigence et du coût élevé de ces composantes, les reconstruteurs s'assurent de pouvoir obtenir l'estimé de dommages avant d'acheter un véhicule gravement accidenté provenant de l'extérieur du Québec.

2. PROPOSITION DE PROJET

D'une part, il est proposé de modifier l'article 546.2 du CSR afin de clarifier que seuls les véhicules qui deviennent perte totale ou qui ne sont pas réparés par l'assureur sont visés.

D'autre part, il est proposé de modifier l'article 546.6 du CSR afin de retirer l'exemption de fournir un estimé de réparation pour le véhicule reconstruit provenant de l'extérieur du Québec, mais reconstruit au Québec.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Il n'y a pas d'option non réglementaire, car il s'agit d'un assouplissement du CSR dans le cas de la première proposition. Pour ce qui est de l'obligation contenue dans la deuxième proposition, elle reflète la pratique courante de l'industrie qui est d'obtenir l'estimé des dommages de façon systématique.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Secteurs et nombre d'entreprises touchés

Sociétés d'assurance et activités connexes :

- Sociétés d'assurance (SCIAN 5241) : 487 entreprises
- Agences et courtiers d'assurance et autres activités liées à l'assurance (SCIAN 5242) : 1 771 entreprises

Réparation et entretien :

Réparation et entretien mécaniques et électriques de véhicules automobiles (SCIAN 8111) : 5 601 entreprises **b) Caractéristiques additionnelles**

Il se reconstruit environ 9 500 véhicules par année. Il n'est toutefois pas possible de départager lesquels sont reconstruits par des entreprises de ceux reconstruits par des particuliers.

4.2. Coûts et économies pour les entreprises

Il n'y a pas de coût ni d'économie supplémentaire, car les modifications proposées visent à préciser des pratiques courantes.

4.3. Avantages du projet

Les deux propositions permettent de disposer d'une législation claire pour les assureurs et cohérente avec les façons de faire actuelles.

4.5. Impact sur l'emploi

Il n'y a pas d'impact direct sur l'emploi. Aucun poste ne sera créé ou aboli en vertu du projet législatif proposé relativement à un véhicule gravement accidenté.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation n'est prévue pour les PME, car la première proposition ne touche pas ce type d'entreprise. Pour ce qui est de l'obligation contenue dans la deuxième proposition, elle reflète une pratique courante de l'industrie.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Dorénavant, l'estimé des dommages devra toujours accompagner le dossier de reconstruction. La disposition favorise, par conséquent, l'équité.

Les programmes de reconstruction des autres administrations varient considérablement, cependant plusieurs sont plus élaborés que le nôtre, ayant été les premiers à mettre en place un tel programme. L'élaboration d'un nouveau programme québécois se fait présentement en collaboration avec l'Ontario qui partage nos préoccupations.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour la première proposition, il n'existe pas de mesure d'accompagnement et elle pourra entrer en vigueur à la date de la sanction du projet de loi, car il s'agit d'une pratique courante de l'industrie. Pour la deuxième proposition, elle entrera en vigueur dans un délai de 90 jours suivant la sanction du projet de loi.

8. CONCLUSION

Étant donné les bénéfices attendus, il est recommandé d'adopter la présente mesure.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Michel Morency, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Michel.Morency@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 6

ÉQUIPEMENT D'UN VÉHICULE AGRICOLE

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Certaines personnes qui ne sont pas reconnues officiellement comme agriculteurs utilisent des véhicules agricoles qui, lorsqu'ils sont la propriété d'un agriculteur, bénéficient d'exemption quant au système de freins et aux dispositifs d'éclairage.

Il est proposé de modifier le CSR afin que la même exemption soit accordée aux véhicules agricoles, sans égard à la propriété du véhicule pour les producteurs de bois. Les risques ne sont pas augmentés par cette mesure, car pour s'en prévaloir, le véhicule doit circuler à une vitesse inférieure à 40 km/h et être muni du panneau avertisseur de marche lente.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Certaines personnes qui ne sont pas reconnues officiellement comme agriculteurs utilisent des véhicules agricoles. Elles peuvent être considérées comme travailleurs autonomes si elles mettent à la vente une partie de leur production. À titre d'exemple, le propriétaire d'une terre forestière peut en vendre le bois pour chauffage.

Les remorques et semi-remorques que ces personnes utilisent ne sont pas toujours munies par leur fabricant d'un système de freins ou de l'ensemble des dispositifs d'éclairage et de signalisation tel que requis au CSR.

Par ailleurs, le CSR prévoit certaines exemptions lorsque le propriétaire de ces mêmes véhicules est officiellement reconnu comme un agriculteur.

2. PROPOSITION DE PROJET

Il est proposé de modifier les articles 240.2, 240.3 et 244 du CSR afin que la même exemption soit accordée au producteur de bois, sans égard au fait qu'il soit reconnu comme agriculteur ou non.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Il n'y a pas d'option non réglementaire, car il s'agit d'un assouplissement du CSR pour refléter un cas pratique répandu.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Principaux secteurs touchés

Agriculture, foresterie, pêche et chasse :

- Foresterie et exploitation forestière (SCIAN 113)
- Activités de soutien à l'agriculture et à la foresterie (SCIAN 115)

b) Nombre de travailleurs autonomes touchés

Il est difficile d'estimer le nombre de travailleurs touchés, cependant quelques données sont disponibles sur les sites Internet des associations les plus touchées par ces modifications :

La *Fédération des producteurs forestiers du Québec*¹⁵ travaille à la promotion des intérêts des 134 000 propriétaires forestiers, dont 33 000 détiennent le statut de producteur forestier. L'action régionalisée de ses 13 syndicats ou offices affiliés vise la protection et la mise en valeur des forêts privées québécoises, laquelle forêt privée constitue près de 16% du territoire forestier productif du Québec.

c) Caractéristiques additionnelles

La mise en valeur de la forêt privée procure un revenu principal, ou d'appoint à des milliers de propriétaires forestiers : 15 000 d'entre eux mettent du bois en marché au cours d'une année et 2 000 producteurs en tirent leur revenu principal. En 2015, la valeur du bois récolté par ces producteurs et destiné aux usines de pâtes et papiers, de sciage, de déroulage et de panneaux, s'est élevée à 306 millions de dollars. D'autres revenus pour 2015 : 71 millions de dollars de la production de bois de chauffage et 32 millions de dollars de la production d'arbres de Noël.

¹⁵ <http://www.foretrprivee.ca/>

4.2. Coûts et économies pour les entreprises

Systeme de freins :

Il n'y a ni coût ni économie pour cette exemption d'être muni d'un système de freins, car il n'était habituellement pas possible de modifier la remorque ou la semi-remorque pour l'en munir. Toutefois, un propriétaire était passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$ pour un véhicule léger et de 350 \$ à 1 050 \$ pour un véhicule lourd.

Dispositifs d'éclairage et de signalisation :

Avec la modification au CSR, un travailleur autonome économise le coût d'achat des feux précédemment requis, soit **76,00 \$**¹⁶ (incluant les frais d'installation) pour chaque remorque ou semi-remorque qui ne possédait pas encore ces feux.

4.3. Avantages du projet

Cette mesure permet d'assurer une cohérence avec la situation actuelle : elle accorde aux producteurs de bois qui ne sont pas des agriculteurs les mêmes assouplissements concernant le système de freins des remorques et semi-remorques qu'ils utilisent à des fins agricoles, ainsi que pour les dispositifs d'éclairage et de signalisation.

Les risques ne sont pas augmentés par cette mesure, car pour s'en prévaloir, le véhicule doit circuler à une vitesse inférieure à 40 km/h et être muni du panneau avertisseur de marche lente.

4.5. Impact sur l'emploi

Il n'y a pas d'impact direct sur l'emploi. Aucun poste ne sera créé ou aboli en vertu du projet législatif proposé relativement à l'équipement d'un véhicule agricole.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Aucune adaptation n'est prévue pour les PME, car il s'agit d'un assouplissement du CSR.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Comme les producteurs locaux sont les principaux visés et que cette mesure constitue un allègement des exigences, aucun impact sur la compétitivité des entreprises québécoises n'est escompté.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'existe pas de mesure d'accompagnement et cette modification pourra entrer en vigueur à la date de la sanction du projet de loi, car il s'agit d'un assouplissement du CSR.

Par ailleurs, des regroupements de propriétaires forestiers avaient fait des représentations auprès de la Société pour que cette modification soit apportée.

¹⁶Temps d'installation estimé à une heure. <https://camions.macpek.com/catalogue/camions/produits-d-eclairage/lumieres-et-accessoires/multi-fonctions/ensembles-remorques-utilitaires/incandescent/533dk-ensemble-lumieres-freins-remorques-incandescent>

8. CONCLUSION

Étant donné les bénéfices attendus par cet assouplissement du CSR, il est recommandé d'adopter la présente mesure.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Monsieur Alexandre Guay, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 7

EXEMPTIONS CONCERNANT L'OBLIGATION, DANS CERTAINES SITUATIONS,
D'INSTALLER UN DRAPEAU ROUGE, PANNEAU RÉFLÉCHISSANT, FEU ROUGE
LA NUIT

SYSTÈME AÉRODYNAMIQUE À L'ARRIÈRE D'UN VÉHICULE

UN VÉHICULE OU UN ENSEMBLE DE VÉHICULES CONÇU POUR TRANSPORTER
AU MOINS TROIS VÉHICULES DE PROMENADE, DONT L'UN, SITUÉ À
L'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE, EXCÈDE DE 1 M À 1,2 M L'ARRIÈRE DU VÉHICULE OU
DE L'ENSEMBLE DE VÉHICULES

Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'article 474 du Code de la sécurité routière (CSR) prévoit que tout véhicule roulant avec un excédent arrière de plus de 1 m doit obligatoirement apposer un drapeau rouge, un feu rouge, ou un panneau réfléchissant la nuit. Mis à part Québec, aucune administration en Amérique du nord, n'exige l'utilisation d'une signalisation particulière à l'extrémité de l'excédent.

Ainsi, afin d'assurer une uniformisation avec les autres administrations canadiennes et américaines, il est proposé de modifier cet article afin de :

(i) Soustraire un système aérodynamique dont la longueur excède plus d'un 1 mètre l'arrière du véhicule de l'obligation de mettre un drapeau rouge ou une lumière rouge à l'extrémité arrière. Notons que cette modification est liée à l'article 4.1 du règlement (RNCD, règlement sur les normes, charges et dimensions), lequel concerne l'usage d'un système aérodynamique (rétreint) plus long à l'arrière d'un véhicule. Cet article 4.1 sera modifié prochainement¹⁷. Comme la modification de ces deux articles (du CSR et du RNCD) sont tributaires l'une de l'autre, l'analyse d'impact réglementaire de la modification de l'article 474 sur ce type de transport n'aurait pas d'intérêt et de sens si l'évaluation ne portait pas globalement sur l'impact d'autoriser un système aérodynamique plus long. Autrement dit, la seule modification de l'article 474 n'aurait aucune pertinence car le système aérodynamique plus long ne pourrait pas être utilisé de toute façon.

(ii) Suspendre l'application de l'article 474 du CSR, l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Vu qu'il s'agit de deux types de transports visant deux objectifs différents, l'analyse sera faite distinctement.

(i) Exempter un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule, répondant à certaines caractéristiques déterminées, de l'obligation d'être muni d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant et, la nuit, d'un feu rouge lorsque son excédent par rapport à la fin du véhicule est de plus de 1 m.

L'évaluation des impacts réglementaires de ladite modification permet d'établir les bénéfices nets et coûts suivants pour l'industrie du camionnage, selon trois hypothèses sur le taux de croissance annuel des fourgons (semi-remorques ou camions porteurs) équipés de rétreints.

Hypothèse 1 : taux de croissance de croissance de 2,5%

- Bénéfices actualisés sur 10 ans :	61 700 375 \$
- Coûts actualisés sur 10 ans :	16 269 999 \$
- Bénéfices nets actualisés sur 10 ans :	45 430 376 \$
- Bénéfice net annuel pour chaque fourgon équipé du dispositif aérodynamique à l'arrière :	2 044 \$
- Réduction des émissions de CO2 sur 10 ans :	167 621 424 kg

Hypothèse 2: taux de croissance de croissance de 5%

- Bénéfices actualisés sur 10 ans :	66 065 863 \$
- Coûts actualisés sur 10 ans :	18 006 922 \$
- Bénéfices nets actualisés sur 10 ans :	48 058 941 \$
- Bénéfice net annuel pour chaque fourgon équipé du dispositif aérodynamique à l'arrière :	2 007 \$
- Réduction des émissions de CO2 sur 10 ans :	179 539 872 kg

¹⁷ Le 1^{er} octobre 2014, le Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière a approuvé le principe de trois amendements au Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur les normes de poids et dimensions des véhicules routiers. Un de ces amendements visait à permettre l'usage d'un système aérodynamique plus long à l'arrière d'un véhicule afin de réduire davantage la consommation de carburant des véhicules dont le châssis est du type fourgon. Actuellement, les systèmes aérodynamiques d'une longueur de 61cm sont acceptés. Après la mise en vigueur de l'amendement, ceux-ci peuvent excéder jusqu'à 152 cm à l'arrière du véhicule

Hypothèse 3 : taux de croissance de croissance de 12,5%

- Bénéfices actualisés sur 10 ans :	81 709 418 \$
- Coûts potentiels actualisés sur 10 ans : 24 587 713 \$	
- Bénéfices nets actualisés sur 10 ans :	57 121 705 \$
- Bénéfice net annuel pour chaque fourgon équipé du dispositif aérodynamique à l'arrière :	1 894 \$
- Réduction des émissions de CO2 sur 10 ans :	222 270 105 kg

(ii) Suspendre l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Ce projet de modification n'engendre aucun coût direct et aucun avantage direct pour l'industrie du transport des véhicules de promenade, puisque le Contrôle Routier Québec applique déjà une dérogation à l'article 474 à cet effet depuis 2010.

Toutefois, le projet des modifications réglementaires a deux autres avantages globaux pour le transport routier :

- Il permet l'harmonisation avec les autres administrations nord-américaines pour le transport des véhicules de promenade sur route. Ce qui va faciliter les circulations interprovinciales et internationales de ces types de véhicules.
- Il permet d'éliminer une dérogation administrative qui visait à respecter le Protocole d'entente concernant un accord-fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

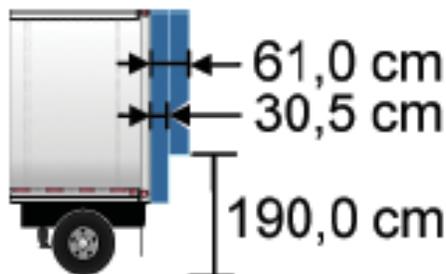
Il est ainsi recommandé que le projet de loi modifiant l'article 474 du CSR soit publié.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

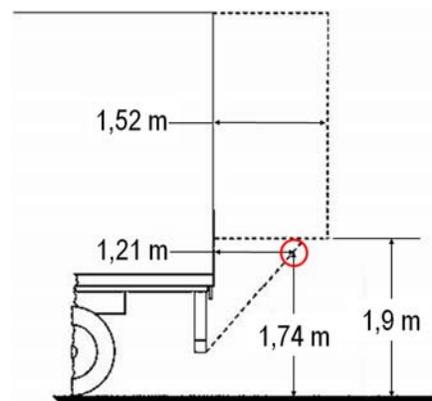
(i) Exempter un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule, répondant à certaines caractéristiques déterminées, de l'obligation d'être muni d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant et, la nuit, d'un feu rouge lorsque son excédent par rapport à la fin du véhicule est de plus de 1 m.

Le 1^{er} octobre 2014, le Conseil des ministres responsable des transports et de la sécurité routière a approuvé le principe de trois amendements au Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur les normes de poids et dimensions des véhicules routiers. Un de ces amendements visait à permettre l'usage d'un système aérodynamique plus long à l'arrière d'un véhicule afin de réduire davantage la consommation de carburant des véhicules dont le châssis est du type fourgon. Actuellement, les systèmes aérodynamiques d'une longueur de 61 cm sont acceptés. Après la mise en vigueur de l'amendement, ceux-ci pourront excéder jusqu'à 152 cm à l'arrière du véhicule

Avant l'amendement



Après l'amendement



Ce type de système aérodynamique s'installe uniquement sur des véhicules dont le châssis est du type fourgon.

Pour permettre l'utilisation d'un système aérodynamique plus performant, l'article 4.1 du RNCD applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers devra être modifié. Toutefois, l'article 474 du Code de la sécurité routière prévoit que tout véhicule roulant avec un excédent arrière de plus de 1 m doit obligatoirement apposer un drapeau ou un feu rouge à l'extrémité. Les administrations canadiennes et américaines, de façon générale, n'exigent pas de dispositions particulières concernant la perceptibilité d'un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule.

(ii) Suspendre l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Les normes nord-américaines concernant le transport d'automobiles permettent qu'une automobile excède l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules de plus d'un mètre sans excéder 1,2 mètre. Mis à part le Québec, aucune administration en Amérique du Nord n'exige l'utilisation d'une signalisation particulière à l'extrémité du chargement lorsqu'une automobile n'excède pas 1,2 m l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules.

Les cataphotes (réflecteurs), exigés par les normes de Transport Canada, situés aux extrémités avant et arrière de toutes automobiles constituent une mesure adéquate pour assurer la sécurité des usagers de la route.

Contrôle Routier Québec applique déjà une dérogation à l'article 474 du CSR à cet effet depuis 2010 et cette dérogation n'a pas eu d'impact sur la sécurité des usagers de la route.

2. PROPOSITION DU PROJET

Afin d'assurer une uniformisation avec les autres administrations canadiennes et américaines, il est proposé de modifier l'article 474 afin d'exempter l'installation d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant, feu rouge la nuit pour les deux types de véhicules suscités.

Cette modification au CSR est conjointe avec un projet de modifier le RNCD applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules de véhicules routiers en 2017-2018 afin d'intégrer le permis spécial de circulation délivré en vertu de l'article 633 du CSR qui autorise la circulation de ces ensembles de véhicules hors normes en dimensions.

Pour l'article 474 concernant l'exemption de mettre un drapeau rouge ou une lumière rouge à l'extrémité arrière d'un système aérodynamique dont la longueur excède plus d'un 1 mètre l'arrière du véhicule, l'article 4.1 du règlement sur l'utilisation du système aérodynamique sera modifié prochainement. Comme la modification de ces deux articles sont tributaires l'une de l'autre, l'analyse d'impact réglementaire sur ce type de véhicule n'aurait pas de pertinence si l'évaluation ne portait pas globalement sur l'impact d'autoriser un système aérodynamique plus long. Autrement dit, la seule modification de l'article 474 n'aurait aucun intérêt car le système aérodynamique plus long ne pourrait pas être utilisé de toute façon.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme l'objet du projet est de s'harmoniser avec les autres administrations canadiennes et américaines, et comme le CRQ applique déjà une dérogation à l'article 474 pour les véhicules transportant des automobiles depuis 2010 il n'y a aucune option non réglementaire possible telle que l'information, l'éducation ou l'usage d'instruments économiques ou autres. Dans les deux cas, il s'agit d'un allègement réglementaire.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Avant-propos

Les impacts représentent les conséquences des obligations projetées par rapport à la situation actuelle. Cette évaluation expose, le cas échéant, les coûts, les avantages, les bénéfices nets et les impacts sur l'emploi relativement au projet de modifications législative et réglementaire. Ainsi, elle ne tient pas compte des situations de statu quo. Par ailleurs, l'analyse couvre la période de 2017 à 2026. Cette période de 10 ans est suffisamment longue pour prendre acte des coûts et des avantages associés au projet de règlement.

De même, l'évaluation est faite suivant les valeurs actualisées nettes¹⁸ ou les bénéfices nets avec le taux d'actualisation qui est estimé au taux moyen de rendement des obligations du Canada sur 10 ans, soit 2,25 %.

La modification de l'article 474 du CSR n'a aucun impact direct sur l'industrie. Toutefois, la modification de l'article sur le système aérodynamique est tributaire à la modification de l'article 4.1 du RNCD. **Autrement dit, la seule modification de l'article 474 n'aurait aucune pertinence car le système aérodynamique plus long ne pourrait pas être utilisé de toute façon.** Pour cela, l'analyse ci-après porte globalement sur l'impact d'autoriser un système aérodynamique plus long.

Les dispositifs posés à l'arrière des remorques et qui réduisent la traînée aérodynamique sont appelés « rétreints ». Ainsi, dans le reste de l'étude, le mot « rétreint » sera utilisé à la place du système aérodynamique à l'arrière du véhicule.

Quant aux véhicules transportant des automobiles, la modification de l'article 474 du CSR n'a aucun impact direct sur l'industrie étant donné qu'une dérogation ait été appliquée depuis 2010 par CRQ. La modification ne change rien dans le statu quo pour l'industrie concernée.

¹⁸ Le calcul de la valeur actuelle permet de rendre tous les coûts et les avantages financiers d'un programme comparables sur une période donnée.

4.2. Description des secteurs touchés

Exempter un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule, répondant à certaines caractéristiques déterminées, de l'obligation d'être muni d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant et, la nuit, d'un feu rouge lorsque son excédent par rapport à la fin du véhicule est de plus de 1 m.

Comme un système aérodynamique peut uniquement être installé sur une carrosserie de type fourgon et qu'il n'est efficace qu'à une vitesse de croisière, le parc des véhicules touchés est composé des camions fourgons, des tracteurs qui tirent une semi-remorque fourgon et des trains routiers fourgons, faisant des longues distances (plus de 80km par jour). Dans le reste de l'étude, le mot « fourgon » sera utilisé pour désigner ces types de véhicules lourds.

Au Québec, il est estimé qu'il y avait 132 904 véhicules lourds de type fourgon en 2013 dont 61 708 sont des camions porteurs (qui représentent 72% de l'ensemble du parc des camions porteurs) et 71 196 des remorques et semi-remorques (56% de l'ensemble du parc des remorques et semi-remorques).

Tableau 1 - Nombre de camions de type fourgon

	Camion porteur de type fourgon (PNBV 4500 kg et +)	Remorque et semi-remorque de type fourgon (PNBV 4500 kg et +)	Total - Véhicules de type fourgon (PNBV 4500 kg et +)
2012	59 956	68 352	128 309
2013	61 708	71 196	132 904

Sources : Compilation DGTRM, MTMDET

Données et statistiques 2013, SAAQ, 2014.

Registre des PEVL de la CTQ.

Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage 2006-2007, MTQ.

En 2006, d'après l'enquête en bordure de route sur le camionnage¹⁹, ces véhicules ont parcouru près de 477 millions km dans l'année entre le Québec et les autres provinces canadiennes et 649 millions de kilomètres pour ceux qui ont fait des déplacements transfrontaliers.

Le secteur du camionnage en général a généré en moyenne 41 267 emplois en 2014. L'industrie du camionnage au Québec représente 1,3% du PIB du Québec et 31,4% du PIB du transport et d'entreposage.

Tableau 2 - Profil de l'industrie du camionnage en 2014

Nombre d'emplois ²	Production annuelle (en millions \$ de 2007) ³	Part dans le PIB du Québec ⁴	Part dans le PIB du transport ⁴
41336	3980,8	1,3%	32%

Sources : (2) et (3) : Statistique Canada; et (4) : ISQ

Suspendre l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Cette modification touche toutes les entreprises qui font des transports de véhicules de promenade. Cette catégorie de transport fait partie du transport de marchandises hors-norme qui nécessite des permis spéciaux de circulation²⁰.

Concernant les permis pour le transport de véhicules de promenade, deux types de permis sont délivrés par le MTMDET, soit le 98 : le permis spécial pour le transport d'autos; et 102 : le permis spécial pour le transport d'autos avec sellette d'attelage surbaissé. En 2015, 1113 permis spéciaux de circulation de transports de véhicules de promenade ont été émis dont 73% sont du 102, c'est-à-dire des transports d'autos avec sellette d'attelage surbaisse (au nombre de 814). Par rapport à 2014, le nombre

¹⁹ Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage 2006-2007, MTQ.

²⁰ Lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, le ministre des Transports peut délivrer des permis spéciaux de circulation en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 633 du Code de la sécurité routière. Ces permis autorisent la circulation de véhicules hors normes à l'égard des charges ou des dimensions.

de ce type de permis spécial a augmenté plus du quart (près de 26%).

Parmi tous permis spéciaux de circulation délivrés par le MTMDET, ceux qui sont attribués au transport de véhicules de promenade représentaient 21% en 2015. Ils occupent la deuxième place après ceux concernant les empattements de tracteur (22,5%).

Tableau 3 : Nombre de permis spéciaux de circulation délivrés par le MTMDET en vertu de l'article 633 du code de la sécurité routière pour le transport d'autos

Année	98 Transport autos	Permis 102 Transport auto sellette d'attelage surbaissé	Total
2013	151	709	860
2014	214	670	884
2015	299	814	1113
2016	282	790	1072

Source : DGTRM, MTMEDT

4.3. Description des hypothèses de calcul

Cette sous-section concerne seulement les véhicules avec un rétreint

Étant donné que les modifications réglementaires sont un assouplissement, les entreprises n'ont pas d'obligation à installer les rétreints à l'arrière des remorques ou de leurs véhicules. Ainsi, il est difficile de savoir combien de véhicules lourds vont les installer. Une estimation s'avère nécessaire dans ce cas.

Estimation du nombre des fourgons faisant des longues distances

Les rétreints sont installés dans la plupart des cas par des véhicules lourds faisant des longues distances. Le nombre des fourgons faisant des longues distances (80 km par déplacement) est obtenu à partir des distances parcourues de ce type de véhicules lourds sur longue distance dans l'année²¹ et de la distance moyenne faite par un fourgon par an. La distance moyenne parcourue par un véhicule lourd est estimée à 130 000 km par an²². Il est supposé par la suite que le nombre des fourgons faisant des longues distances croît du même taux que les tracteurs routiers, soit 2,5% par an (le taux de croissance moyen du nombre de tracteurs routiers immatriculés au Québec entre 2010 et 2015), ce qui nous donne un nombre estimatif de fourgons faisant des longues distances en 2018.

Comme le rétreint est surtout installé sur les semi-remorques, et qu'en moyenne on suppose qu'il y ait un tracteur pour deux semi-remorques alors dans le calcul des coûts et bénéfices, on prend l'hypothèse qu'un fourgon équipé de rétreint est équivalent à un tracteur avec deux semi-remorques équipées de rétreints (un fourgon équipé de rétreint = 2 semi-remorques avec rétreints).

Estimation du nombre des fourgons équipés de rétreints

Ontario est la première province qui a autorisé l'utilisation des rétreints pleine largeur au Canada après l'amendement du protocole d'entente en octobre 2014. Il est estimé qu'en 2014 près de 350 rétreints ont été commandés juste après la sortie du règlement²³. En supposant que l'industrie du camionnage du Québec aurait le même comportement que l'industrie ontarienne, en 2018, environ 426 semi-remorques faisant des longues distances seraient équipés de rétreints²⁴.

Trois scénarios sont envisagés pour estimer l'évolution du nombre des fourgons équipés des rétreints. Ces trois scénarios sont les suivantes :

Scénario 1 : Scénario faible

Le taux de croissance des fourgons équipés de rétreints est de l'ordre de **2,5% / an**

²¹ Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage 2006-2007, MTQ.

²² « Trailer Boat tail Aerodynamic and Collision Study », NRC, Transport Canada, Draft technical report, September 2010. Page 59

²³ <http://fbc.ca/blog/most-canada-will-allow-full-sized-trailer-tails>

²⁴ Les 350 ont été les premières commandes faites en octobre 2014. Avec l'hypothèse que le chiffre ne varie pas tous les mois, pour l'année 2014 il y aurait eu 1400 rétreints installés en Ontario en 2015. À partir des données de CANSIM Tableau 405-0004 sur le nombre des véhicules lourds en Ontario, on trouve ainsi qu'environ 0,29% des camions lourds en circulation en 2015 ont été équipés de rétreints en Ontario (un véhicule équipé de rétreint = deux semi-remorques équipées de rétreints = 2 rétreints). En appliquant ce pourcentage sur le nombre des véhicules lourds au Québec, on a le nombre estimé de véhicules lourds équipés de rétreints au Québec en 2018 : 426, soit 852 rétreints.

Scénario 2 : Scénario moyen

Le taux de croissance des fourgons équipés de rétreints est de l'ordre de **5% / an**.

Scénario 3 : Scénario fort

Le taux de croissance des fourgons équipés de rétreints est de l'ordre de **12,5% / an**

Tableau 4 - Scénarios sur le nombre des fourgons équipés des rétreints

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	426	426	426
2019	437	447	479
2020	448	470	539
2021	459	493	607
2022	470	518	682
2023	482	544	768
2024	494	571	864
2025	506	599	972
2026	519	629	1 093

Note : Les chiffres ne sont pas des chiffres cumulés, ils représentent les fourgons avec des rétreints installés durant l'année courante.

Sous l'hypothèse qu'un fourgon équipé de rétreints est équivalent à un tracteur avec deux semi-remorques équipées de rétreints (un fourgon équipé de rétreints = 2 semi-remorques équipées de rétreints), on a l'estimation du nombre de rétreints achetés à chaque année.

Tableau 5 – Estimation du nombre de rétreints achetés par année

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	852	852	852
2019	873	895	959
2020	895	939	1 078
2021	918	986	1 213
2022	940	1 036	1 365
2023	964	1 087	1 535
2024	988	1 142	1 727
2025	1 013	1 199	1 943
2026	1 038	1 259	2 186

Source : un fourgon = 2 semi-remorques = 2 rétreints. Donc, le tableau 5 est obtenu par le (tableau 4) *2

4.4. Coûts pour les entreprises

Exempter un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule, répondant à certaines caractéristiques déterminées, de l'obligation d'être muni d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant et, la nuit, d'un feu rouge lorsque son excédent par rapport à la fin du véhicule est de plus de 1 m.

Une fois autorisés par règlements, es rétreints pourraient figurer parmi la liste des technologies admissibles au financement du programme écocamionnage du MTMDET.

Les entreprises qui installent les rétreints sur leurs véhicules lourds bénéficieraient ainsi une subvention de l'ordre de 30% du prix d'achat et d'installation. Cette disposition est prise en compte dans le calcul des coûts. Le prix unitaire d'un rétreint est estimé à 2500\$ en 2009²⁵, avec la subvention de 30% et le taux d'inflation annuel, le coût qui incombe à l'entreprise est de l'ordre de 2005\$ par rétreint en 2018.

Les coûts pour l'ensemble de l'industrie au Québec sur 10 ans sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 6 – Les coûts des rétreints pour l'ensemble de l'industrie (en \$)

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	1 708 350	1 708 350	1 708 350
2019	1 780 992	1 824 431	1 954 747
2020	1 856 723	1 948 399	2 236 683
2021	1 935 674	2 080 791	2 559 282
2022	2 017 982	2 222 179	2 928 411
2023	2 103 791	2 373 174	3 350 779
2024	2 193 247	2 534 430	3 834 066
2025	2 286 508	2 706 642	4 387 058
2026	2 383 735	2 890 556	5 019 809
Coûts actualisés	16 269 999	18 006 922	24 587 713

Suspendre l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Le fait d'exempter l'installation d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant, feu rouge la nuit pour les véhicules transportant des véhicules de promenade, n'engendre aucun coût additionnel pour les entreprises.

4.5. Bénéfices du projet

Exempter un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule, répondant à certaines caractéristiques déterminées, de l'obligation d'être muni d'un drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant et, la nuit, d'un feu rouge lorsque son excédent par rapport à la fin du véhicule est de plus de 1 m.

Le principal avantage du projet des modifications réglementaires est l'économie de carburant pour les camions dotés des dispositifs aérodynamiques à l'arrière.

Une étude menée par le conseil national de recherche du Canada (CNRC) pour le compte du Transport Canada en 2010, a mis en évidence que les rétreints peuvent réduire de 7,6 % à 11,8 % la traînée aérodynamique des tracteurs tirant des semi-remorques roulant à 65 miles/h. Ce qui correspond à une réduction estimée de la consommation de carburant de 4,7 % à 7,3 %, soit une économie annuelle estimée de 2 457 à 3 797 litres pour chaque tracteur tirant une semi-remorque équipée d'un rétreint. Les dispositifs généreraient une réduction annuelle des émissions de CO₂ de 6 707 kg à 10 366 kg par véhicule²⁶.

En prenant la moyenne sur l'échantillon des tests effectués dans l'étude on estime que le système aérodynamique à l'arrière réduirait de 5,76% la consommation de

²⁵ « En route vers un camion économique en carburant ». Guide d'achat de dispositifs aérodynamiques pour les camions semi-remorques. Conseil des ministres de l'Énergie, septembre 2009
<http://ecoflotte.rncan.gc.ca/documents/PDF/camionnage.pdf> (page 24, le prix le plus élevé a été prix)

²⁶ « Étude sur la performance aérodynamique des rétreints de remorque et les probabilités de collision associées. Les dispositifs aérodynamiques-rétreints » Rapport technique CSTT-HVC-TR-169, décembre 2010. Transports Canada, CNRC.

carburant, soit une économie annuelle estimée de 2 994 litres par fourgon équipé de rétreint.

Les bénéfices directs totaux de l'industrie sont l'ensemble des économies en carburant sauvés. Les bénéfices sont évalués en multipliant le nombre de litres totaux économisés par le prix du diesel²⁷. Les bénéfices par fourgon s'élèveraient ainsi à 3 391 \$ en 2018.

Le tableau suivant présente l'évolution des bénéfices en carburant en litre.

Tableau 7 – Les bénéfices en économie de carburants (en litre)

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	1 275 568	1 275 568	1 275 568
2019	2 583 024	2 614 913	2 710 581
2020	3 923 167	4 021 227	4 324 971
2021	5 296 814	5 497 856	6 141 160
2022	6 704 802	7 048 316	8 184 373
2023	8 147 990	8 676 299	10 482 987
2024	9 627 257	10 385 682	13 068 928
2025	11 143 506	12 180 533	15 978 111
2026	12 697 661	14 065 128	19 250 943

Source : Calculs DGTRM, MTMDET

En 2017, les bénéfices actualisés sur une période de 10 ans s'élèverait à 61 700 375 \$, 66 065 863 \$ et 81 709 418 \$ respectivement pour le scénario 1, le scénario 2 et le scénario 3.

Tableau 8 – Les bénéfices actualisés en économie de carburants de l'industrie (en \$)

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	1 348 581	1 348 581	1 348 581
2019	2 777 558	2 811 849	2 914 722
2020	4 290 746	4 397 993	4 730 197
2021	5 892 126	6 115 762	6 831 368
2022	7 585 855	7 974 508	9 259 850
2023	9 376 274	9 984 225	12 063 265
2024	11 267 918	12 155 592	15 296 112
2025	13 265 519	14 500 023	19 020 758
2026	15 374 018	17 029 713	23 308 572
Bénéfices actualisés	61 700 375	66 065 863	81 709 418

Source : Calculs DGTRM, MTMDET

En appliquant les coûts d'achat et d'installation des rétreints, la modification aurait comme bénéfices nets actualisés sur 10 ans de l'ordre de 45,4 M\$, 48,1 M\$ et 57,1M\$, respectivement pour le scénario 1, le scénario 2 et le scénario 3.

Tableau 9 – Les bénéfices actualisés nets (en \$)

²⁷ Les prix estimatifs du litre du diesel à partir de 2016 sont les prix de 2015 (moyenne du premier semestre) indexés du taux d'inflation moyen annuel (moyenne sur la période 2005-2014).

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	0	0	0
2018	-359 769	-359 769	-359 769
2019	996 567	987 419	959 975
2020	2 434 024	2 449 594	2 493 514
2021	3 956 452	4 034 971	4 272 086
2022	5 567 872	5 752 329	6 331 439
2023	7 272 484	7 611 050	8 712 486
2024	9 074 670	9 621 162	11 462 046
2025	10 979 010	11 793 381	14 633 700
2026	12 990 284	14 139 157	18 288 763
Bénéfices actualisés	45 430 376	48 058 941	57 121 705

Source : Calculs DGTRM, MTMDET

Les rétroits généreraient une réduction annuelle des émissions de CO₂ de 6 701 kg à 10 363 kg. Les réductions en CO₂ en 10 ans sont représentées dans le tableau suivant.

Tableau 10 – Réduction en CO₂ (en kg)

Année	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
2017	-	-	-
2018	3 482 299	3 482 299	3 482 299
2019	7 051 656	7 138 714	7 399 886
2020	10 710 247	10 977 949	11 807 171
2021	14 460 303	15 009 146	16 765 367
2022	18 304 110	19 241 902	22 343 337
2023	22 244 012	23 686 297	28 618 554
2024	26 282 411	28 352 911	35 678 173
2025	30 421 771	33 252 856	43 620 244
2026	34 664 615	38 397 798	52 555 073
TOTAL	167 621 424	179 539 872	222 270 105

Source : Calculs DGTRM, MTMDET

Suspendre l'obligation d'installer un drapeau rouge, panneau réfléchissant, feu rouge la nuit, pour un véhicule ou un ensemble de véhicules conçu pour transporter au moins trois véhicules de promenade, dont l'un, situé à l'extrémité arrière, excède de 1 m à 1,2 m l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, dans la mesure où le véhicule excédentaire est muni de cataphotes à son extrémité.

Étant donné qu'une dérogation a été appliquée par Contrôle routier du Québec en ce qui concerne le port du drapeau rouge ou d'un panneau réfléchissant ou feu rouge la nuit pour ces véhicules, cette modification législative n'engendre aucun avantage additionnel direct pour les entreprises concernées.

Toutefois, le projet de modifications législatives a deux autres avantages globaux pour le transport routier :

Il permet l'harmonisation avec les autres administrations nord-américaines pour le transport des véhicules de promenade sur route. Ce qui va faciliter les circulations interprovinciales et internationales de ces types de véhicules.

Il permet d'éliminer une dérogation administrative qui visait à respecter le Protocole d'entente concernant un accord-fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules

4.6. Impact sur l'emploi

Le projet de modifications réglementaires n'a pas d'impact direct sur l'emploi dans l'industrie du camionnage.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Cette mesure s'appliquerait uniformément à toutes les entreprises de transport de véhicules de promenade et toutes les entreprises pouvant installer le système aérodynamique à l'arrière. Suivant la nature de cette mesure, il ne peut donc y avoir d'atténuation.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Les impacts ne seraient que positifs puisque le Québec uniformiserait les règles applicables aux transporteurs routiers de marchandises et à tous les transporteurs de véhicules de promenade avec l'ensemble des administrations canadiennes et américaines.

Bref, les efforts du Québec de poursuivre l'harmonisation des règlements relatifs aux transports routiers des marchandises visent à réduire les obstacles au commerce du Québec avec le reste des provinces et les États-Unis.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La modification de l'article 474 du CSR a besoin que le règlement dans le RNCD soit modifié afin de prendre toute sa signification. Les mesures seront prises lors de la modification du règlement.

Pour informer et supporter les entreprises faisant du transport des véhicules de promenade et tous ceux qui peuvent installer un système aérodynamique à l'arrière de leurs véhicules, au nouvel article 474 sur le Code de la sécurité routière, voici les moyens de communication qui seront utilisés :

- La publication d'un bulletin Info-Camionnage;
- La publication de l'information sur le site Internet du MTMDET;
- L'envoi d'une correspondance personnalisée par courrier électronique à l'ensemble des organisations, associations et organismes en transport visés.

8. CONCLUSION

Cette AIR permet d'analyser les impacts d'un projet de modification faite au niveau de l'article 474 du CSR pour les véhicules ayant un système aérodynamique à l'arrière et pour les véhicules faisant du transport d'automobiles. La première modification est conditionnelle à ce que le règlement du RNCD soit modifié. En effet, le projet consiste d'ajouter une exemption à l'article 474 concernant le système aérodynamique installé à l'arrière des véhicules dont le châssis est du type fourgon. Ce projet de modification aura comme coût le coût d'investissement à l'achat et à l'installation. Les avantages sont les économies de carburant pour les entreprises. Sur la période de 10 ans, il a été démontré que les bénéfices nets pour de telle mesure ne seraient que positifs pour l'industrie du camionnage.

L'AIR a démontré aussi que la modification sur l'exemption de l'utilisation d'une signalisation particulière à l'extrémité du chargement lorsqu'une automobile n'excède pas 1,2 m l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, n'a aucun impact direct sur l'industrie du transport des véhicules de promenade. D'autant plus que le Contrôle

Routier Québec applique déjà une dérogation à l'article 474 à cet effet depuis 2010, l'impact est nul.

Donc, il est recommandé que le projet de loi modifiant l'article 474 du CSR soit publié.

9. PERSONNES-RESSOURCES

Monsieur François Janelle, Ing
Direction de la normalisation technique
Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 22351
Courriel : francois.janelle@transport.gouv.qc.ca

Madame Tiana Rambeloma
Direction des politiques économiques
Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 23311
Courriel : tiana.rambeloma@transport.gouv.qc.ca

TITRE 8

**MODIFICATION AU LIBELLÉ DE L'ARTICLE 440.1 DU CODE DE LA SÉCURITÉ
ROUTIÈRE AFIN DE MIEUX DÉFINIR LES VÉHICULES VISÉS PAR L'OBLIGATION
D'AVOIR DES PNEUS D'HIVER**

Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette analyse d'impact réglementaire vise la modification 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.

Dans le cadre de 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 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, minifourgonnettes 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. La proposition de définition est beaucoup plus claire. Elle a été reformulée afin de nommer les véhicules exclus de l'obligation d'avoir des pneus d'hiver :

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. Cependant le libellé proposé éliminera la zone grise au regard des véhicules visés.

Les modifications proposées ont pour but de préciser les véhicules visés par l'obligation des pneus d'hiver. Certains propriétaires qui ne pensaient pas être visés devront se conformer à l'obligation, alors que d'autres qui croyaient l'être ne le sont pas.

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.

2. PROPOSITION DU PROJET

La solution proposée est de modifier 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.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

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'information réalisées par le Ministère ont rappelé cette exigence.

Depuis 2010, le Ministère a investi un peu plus de 400 000 \$ en dépenses publicitaires pour faire connaître les modalités qui s'appliquent depuis 2014 et des gains importants ont été faits à ce chapitre.

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 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.

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, des véhicules de livraison ou des 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.

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

Les divers véhicules concernés nécessitent des pneus de toute sorte en raison des différentes tailles de leurs jantes. À l'état neuf, ces 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.

4.3. Avantages du projet

La proposition de modifier le libellé de l'article 440.1 permet de clarifier la définition 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. 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 du capital humain (méthode d'évaluation contingente utilisée dans les analyses coût-bénéfice), un accident mortel s'élève à 2 428 913 \$, un accident avec blessé grave à 647 041 \$, un accident avec blessé léger à 80 063 \$ et un accident avec dommage matériel seulement à 13 720 \$.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX 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 coûts varieront en fonction de l'importance du parc de véhicules concerné.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACTS SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

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. Toutefois, comme mentionné au point précédent, 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.

7. 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.

8. 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 observe 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.

9. PERSONNE-RESSOURCE

Madame Lise Fournier
Direction générale de la sécurité en transport
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 16^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 643-7090, poste 22406
Courriel : lise.fournier@transports.gouv.qc.ca

TITRE 9

RÈGLES PARTICULIÈRES CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET LES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS – TRAVERSEES DE CHEMINS PUBLICS

Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Cette analyse d'impact réglementaire vise la modification de certains articles du Code de la sécurité routière (CSR) pour exempter les véhicules lourds qui circulent sur des chemins privés de dispositions législatives et réglementaires applicables aux véhicules lourds lorsqu'ils traversent un chemin public.

Au cours des dernières années, le segment de l'industrie du camionnage qui œuvre principalement sur des chemins privés a porté à l'attention du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports du Québec (MTMDET) et de Contrôle routier Québec (CRQ) la problématique suivante : le simple fait de traverser un chemin public assujettit les véhicules lourds dont les activités sont limitées aux chemins privés à l'ensemble des lois et règlements applicables sur les chemins publics. Ces lois et règlements constituent un fardeau administratif et réglementaire qui complexifie les opérations des entreprises et des conducteurs de véhicules lourds concernés et, dans certains cas, affectent leur rentabilité.

La proposition fournira un nouvel encadrement permanent pour les traverses de chemins publics et les conditions qui y sont associées procureront un allègement réglementaire aux entreprises touchées, et ce, sans compromettre la sécurité routière. Un exercice de consultation mené auprès des directions territoriales du MTMDET a permis d'identifier 62 traverses répondant à ces critères sur le réseau routier du Québec. Ces traverses soutiennent des activités liées principalement aux secteurs forestiers et miniers. Il n'est pas possible d'estimer avec précision ou de compter le nombre de véhicules qui utilisent ces traverses. La présente analyse d'impact réglementaire estime donc **les diminutions de coûts potentiels pour une entreprise type qui profitera du nouvel encadrement pour une traverse de chemins publics à partir et vers un chemin privé.**

L'évaluation des impacts réglementaires a été réalisée suivant le nombre de véhicules que possède ou qu'exploite une entreprise.

Une entreprise avec un véhicule

- Bénéfices escomptés en 2017 :	201,92 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	201,92 \$

Une entreprise avec deux véhicules

- Bénéfices escomptés en 2017 :	334,84 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	334,84 \$

Une entreprise avec trois véhicules

- Bénéfices escomptés en 2017 :	535,76 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	535,76 \$

Une entreprise avec cinq véhicules

- Bénéfices escomptés en 2017 :	801,60 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	801,60 \$

Une entreprise avec 10 véhicules

- Bénéfices escomptés en 2017 :	1 466,20 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	1 466,20 \$

Une entreprise avec 20 véhicules

- Bénéfices escomptés en 2017 :	2 795,40 \$
- Coûts potentiels en 2017 :	0,00 \$
- Bénéfices nets en 2017 :	2 795,40 \$

1. DÉFINITION DES PROBLÈMES

Les exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux véhicules lourds sont différentes sur les chemins publics, où la totalité du CSR s'applique que sur les chemins privés ou sur les chemins appartenant au ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), où seulement certaines dispositions du CSR sont applicables.

Dans ce contexte, des entreprises qui sont propriétaires ou qui exploitent des véhicules lourds exclusivement sur des chemins privés n'ont pas à se conformer à la plupart des exigences visant les véhicules lourds. Ces exigences sont notamment l'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, l'immatriculation, les heures de conduite et de service, l'inspection mécanique du véhicule, etc. Or, le simple fait de traverser un chemin public les assujettit à l'ensemble de ces exigences. Celles-ci constituent un fardeau administratif et réglementaire pour les entreprises visées et, dans certains cas, compliquent leurs opérations logistiques et en compromettent la rentabilité. C'est le cas, entre autres, des entreprises qui œuvrent dans le secteur forestier et qui s'approvisionnent en matière première, principalement à partir de chemins privés, mais qui doivent traverser un chemin public pour se rendre à leurs installations. Cette problématique a d'ailleurs été portée à l'attention du MTMDET et de Contrôle routier Québec (CRQ) à différentes occasions au cours des dernières années.

Par ailleurs, les objectifs poursuivis par les lois et règlements applicables aux véhicules lourds sont de maintenir la sécurité routière, de protéger les infrastructures du réseau routier public et de favoriser le développement durable. Les véhicules lourds qui ne font que traverser un chemin public ne sont pas ceux qui doivent être prioritairement ciblés pour atteindre efficacement les objectifs de cet encadrement. Moyennant certaines conditions de sécurité déterminées par les gestionnaires du réseau routier public, en l'occurrence le MTMDET et les municipalités, les entreprises ou organismes y voyant des avantages pourraient être exemptés, en partie, de cet encadrement lorsqu'ils traversent un chemin public, et ce, sans compromettre la sécurité des usagers.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le champ d'application du *Titre VIII.1 Règles particulières concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds* du CSR sera modifié pour proposer un nouvel encadrement. Celui-ci permettra aux véhicules lourds qui circulent uniquement sur des chemins privés, des chemins privés ouverts à la circulation du public et des chemins soumis à l'administration ou entretenus par le MFFP d'être exemptés de certaines dispositions législatives et réglementaires applicables aux véhicules lourds lorsqu'ils traversent un chemin public.

La proposition repose sur le principe que les exigences applicables sur les traverses seront les mêmes que celles qui s'appliquent sur les chemins situés de part et d'autre. La traverse deviendra donc le « prolongement » du chemin privé, du chemin privé ouvert à la circulation publique ou du chemin soumis à l'administration ou entretenu par le MFFP.

Dans le cas de chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation publique, l'application de certains articles du CSR sera maintenue afin que les traverses puissent s'effectuer de façon sécuritaire. Ces articles touchent : le permis de conduire, l'alcool au volant, l'entretien général du véhicule (défectuosité majeure), sa visibilité (incluant l'excédent arrière) et l'arrimage des marchandises.

Chaque traverse où le nouvel encadrement sera applicable devra faire l'objet d'une autorisation préalable du gestionnaire du réseau routier (le MTMDET et les municipalités) et sera accompagnée de conditions et exigences de signalisation conformes aux normes du MTMDET (Tome V – Signalisation routière).

Enfin, les conditions prévoiront des responsabilités pour l'entreprise ou l'organisme demandeur, notamment quant aux dommages causés à la chaussée en raison du

passage potentiel de véhicules hors normes.

Les modalités qui ne seront plus exigées sont entre autres l'inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, les heures de conduite et de service, l'inspection mécanique du véhicule, etc. Toutefois, les exigences législatives, réglementaires et administratives applicables aux véhicules lourds circulant sur les chemins privés et les chemins du MFFP demeurent.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Différents scénarios ont été analysés par les unités concernées au MTMDET, à la Société de l'assurance automobile du Québec et à CRQ. Les provinces voisines ont également été consultées afin de savoir si des solutions non réglementaires ont été mises en œuvre pour une problématique similaire et les résultats se sont avérés négatifs. Étant donné que le ministre ne dispose pas, à l'intérieur du CSR, des pouvoirs habilitants pour soustraire les traverses de chemins publics de l'application de la réglementation pour certains véhicules, une modification législative doit être effectuée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Avant-propos

Les impacts des modifications représentent les conséquences des obligations projetées par rapport à la situation actuelle. Cette évaluation expose, le cas échéant, les coûts, les avantages, les bénéfices nets et les impacts sur l'emploi relativement au projet de modification. Ainsi, elle ne tient pas compte des situations de statu quo.

4.2. Description des secteurs touchés

La présente proposition de modification au CSR concerne seulement les véhicules lourds qui traversent les chemins publics. Leur nombre ne peut être évalué ou calculé de façon précise sans en faire un comptage systématique. Par contre, un formulaire a été envoyé aux directions territoriales du MTMDET pour recenser les traverses de chemins publics empruntées par les véhicules lourds, tant sur le réseau sous la compétence du MTMDET que sur le réseau municipal.

Cet exercice a permis d'identifier approximativement 62 traverses de chemins publics au Québec. Les tableaux ci-après les répartissent en fonction de la compétence de la route, du secteur d'activité et du type de véhicules lourds.

La majorité des traverses sont sous la compétence du MTMDET; sur les 62 traverses recensées, 22 sont principalement utilisées par des véhicules hors normes et 16 par des tracteurs semi-remorques. Ces traverses touchent principalement le secteur forestier (24) et le secteur minier (18).

Tableau 1 : Nombre de traverses de chemins publics par compétence

Compétence	Nombre de traverses
Municipalité	8
MTMDET	50
Autre	4
Total général	62

Source : Inventaire des traverses de chemins publics dans les directions territoriales, MTMDET, 2015.

Tableau 2 : Nombre de traverses de chemins publics par type de véhicules lourds qui y passent régulièrement

Type de véhicules	Nombre de traverses
Véhicules-outils	6
Véhicules hors normes	22
Tracteurs semi-remorques	16
Camions porteurs	5
Autres	3
N/D	10
Total général	62

Source : Inventaire des traverses de chemins publics dans les directions territoriales, MTMDET, 2015.

Tableau 3 : Nombre de traverses de chemins publics par secteur concerné

Secteur	Nombre de traverses
Minier	18
Forestier	24
Agroalimentaire	2
Autres	18
Total général	62

Source : Inventaire des traverses de chemins publics dans les directions territoriales, MTMDET, 2015.

4.3. Coûts pour les entreprises

Les changements apportés n'occasionneraient **aucun coût** pour les entreprises, car il s'agit d'un allègement réglementaire soustrayant l'application d'exigences législatives, réglementaires et administratives pour les entreprises.

4.4. Bénéfices du projet

(i) Pour les véhicules lourds qui circulent sur les chemins privés ouverts à la circulation publique ou les chemins soumis à l'administration ou entretenus par le MFFP et qui doivent traverser les chemins publics, il n'y a aucun avantage supplémentaire, étant donné que les exigences législatives, réglementaires et administratives demeurent les mêmes.

(ii) Pour les véhicules lourds qui circulent uniquement sur les chemins privés non ouverts à la circulation publique et qui doivent traverser les chemins publics, le bénéfice escompté est principalement lié à l'allègement des formalités réglementaires et administratives des entreprises. Ces entreprises feraient une économie de temps lié à l'allègement administratif et les autres frais auxquels ils seront exemptés. Cela se traduit par une diminution des dépenses, donc d'un gain potentiel du chiffre d'affaires. Comme il a été dit plus tôt, il est difficile d'estimer le nombre des entreprises réellement touchées par les modifications. Dans ce contexte, l'estimation des bénéfices dans cette analyse d'impact réglementaire ne portera que sur une entreprise type.

Ainsi, considérons une entreprise qui est propriétaire et exploitant d'un ou de plusieurs véhicules lourds qui transportent de la matière ligneuse sur des chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation du public, mais qui doivent traverser un chemin public pour l'approvisionnement d'une usine de transformation du bois. Pour cet exemple, les véhicules utilisés sont des camions semi-remorques de six ou sept essieux.

En vertu du nouvel encadrement, cette entreprise n'aura plus à se conformer aux exigences suivantes :

- Inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (PEVL) : 69 \$ pour 1 ou 2 véhicules, 139 \$ pour 3 véhicules ou plus;
- Coût d'une inspection mécanique annuelle : 100 \$ par véhicule par an.

Pour l'ensemble des modifications proposées, on suppose que l'entreprise économiserait 60 minutes de son temps par an par véhicule, ce qui équivaut à une économie de 32,92 \$²⁸ par véhicule.

En se basant sur le Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la CTQ sur le transport des produits forestiers du 31 mars 2017, le calcul des gains d'une entreprise est fait sur le nombre des véhicules suivants : 1, 2, 3, 5, 10 et 20.

Les gains estimés pour une entreprise selon la grosseur de son parc de véhicules sont présentés dans le tableau 4. Une entreprise qui est propriétaire ou exploite un camion semi-remorque de six ou sept essieux ferait un gain de 201,92 \$ par année. Une entreprise qui exploite cinq véhicules sauverait 801,6 \$ par an et une entreprise avec 20 véhicules, 2 795,4 \$ par an.

Tableau 4: Les gains annuels de la modification législative sur les traverses des chemins publics pour une entreprise selon le nombre de véhicules exploitées (en \$, par année)

Les exigences	1 véhicule	2 véhicules	3 véhicules	5 véhicules	10 véhicules	20 véhicules
Inscription au PECVL	69,00	69,00	137,00	137,00	137,00	137,00
Inspection mécanique annuelle	100,00	200,00	300,00	500,00	1 000,00	2 000,00
Économie de temps liée à d'autres allègements administratifs	32,92	65,84	98,76	164,60	329,20	658,40
Gains totaux	201,92	334,84	535,76	801,60	1 466,20	2 795,40

Source : calculs DPE, MTMDET

4.5. Impact sur l'emploi

Les modifications législatives n'auraient aucun impact direct sur l'emploi dans l'industrie du camionnage.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

Cette mesure s'appliquerait uniformément à toutes les entreprises de transport routier des marchandises qui traversent les chemins publics. Suivant la nature de cette mesure, il ne peut donc y avoir d'atténuation.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

Le principal objectif du nouvel encadrement est de réduire les dépenses administratives de certaines entreprises qui composent l'industrie du transport routier des marchandises du Québec. Une amélioration de la rentabilité de leurs opérations se traduira nécessairement par une amélioration de leur compétitivité par rapport aux partenaires économiques du Québec.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Pour informer et soutenir les entreprises concernant le nouvel article du CSR sur les traverses de chemins publics, voici les moyens de communication qui seront utilisés :

²⁸ La valeur du temps horaire pour le déplacement par camion est de 32,92 \$ (Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport, MTQ, valeur de 2013).

- La publication d'un bulletin *Info-Camionnage*;
- La production d'un guide à l'intention des directions territoriales du MTMDET et des municipalités;
- La publication de l'information sur le site Internet du MTMDET;
- L'envoi d'une correspondance personnalisée par courrier électronique à l'ensemble des organisations, associations et organismes en transport visés.
-

8. CONCLUSION

Cette analyse d'impact réglementaire a permis d'estimer les coûts et les bénéfices du nouvel encadrement proposé pour les traverses de chemins publics par des véhicules lourds qui circulent sur des chemins privés. Les coûts pour les entreprises qui souhaitent se prévaloir du nouvel encadrement proposé sont inexistantes, mais les bénéfices se traduisent par une diminution des efforts en temps et des dépenses liées à la conformité aux exigences applicables aux exploitants de véhicules lourds. Cette diminution des dépenses est surtout attribuable à la diminution des frais d'immatriculation. Par ailleurs, la mise en place du nouvel encadrement ne devra pas s'effectuer au détriment de la sécurité routière. Le MTMDET devra donc développer des outils, qui s'appuient sur les normes existantes, pour s'assurer d'une mise en œuvre harmonieuse et efficace.

9. PERSONNES-RESSOURCES

Monsieur Dave Henry
 Direction des politiques économiques
 Direction générale du transport routier des marchandises
 Ministère des Transports, de la Mobilité durable
 et de l'Électrification des transports
 700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
 Québec (Québec) G1R 5H1
 Téléphone : 418 644-4719, poste 22351
 Courriel : dave.henry@transports.gouv.qc.ca

Madame Tiana Rambeloma
 Direction des politiques économiques
 Direction générale du transport routier des marchandises
 Ministère des Transports, de la Mobilité durable
 et de l'Électrification des transports
 700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
 Québec (Québec) G1R 5H1
 Téléphone : 418 644-4719, poste 23311
 Courriel : tiana.rambeloma@transports.gouv.qc.ca

TITRE 10

POUVOIR DISPOSER DES VÉHICULES SAISIS NON RÉCLAMÉS PAR DE NOUVEAUX MOYENS DE VENTE

Société de l'assurance automobile du Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La modification proposée dans le projet de loi a pour objet de prévoir au Code de la sécurité routière (CSR) le pouvoir requis afin que la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) puisse disposer d'un véhicule saisi en vertu du CSR, et non-réclamé par son propriétaire, par d'autres méthodes que les ventes aux enchères actuelles, notamment par appels d'offres.

L'analyse d'impact révèle des effets positifs pour les entreprises du Québec, en particulier pour les PME que sont les entreprises de remorquage et de garde des véhicules (fourrières).

1. DÉFINITION DES PROBLÈMES

Lorsqu'un conducteur commet une infraction importante alors qu'il se trouve au volant d'un véhicule, celui-ci peut être saisi par la Société aux frais de son propriétaire. À la fin de la période de saisie (7, 30 ou 90 jours), le propriétaire peut reprendre son véhicule dans les 10 jours. Mais dans certains cas, il l'abandonne en fourrière et la Société doit alors en disposer. Le véhicule dont la valeur est égale ou inférieure à 3 000 \$ est alors remis au gardien de la fourrière en remboursement de ses frais de remorquage et de garde.

Lorsque la valeur du véhicule routier saisi en son nom est supérieure à 3 000 \$, la Société doit alors en disposer par vente aux enchères en vertu de l'article 209.18 du CSR. Cette vente permet d'acquitter les frais d'administration, de rembourser le gardien et les autres créanciers du véhicule, ainsi que de payer les amendes ou frais non payés par le propriétaire du véhicule. Le solde restant, le cas échéant, doit finalement être remis à ce dernier.

Or, lorsque la Société dispose des véhicules de cette façon en collaboration avec le Centre de services partagés du Québec (CSPQ), ils doivent être transférés (par train ou autrement) vers les sites d'encan du CSPQ à Montréal ou à Québec, ce qui occasionne des frais de déplacement et augmente les frais de disposition. Cela se traduit donc par un solde moins élevé en fin de compte.

2. PROPOSITION DU PROJET

La proposition est de permettre la vente de certains de ces véhicules par appel d'offres. Ceux-ci pourront ainsi rester en fourrière dans les régions du Québec, ce qui diminuera les frais de disposition et augmentera d'autant le montant disponible à la fin du processus de disposition. L'objectif est donc d'obtenir des nouveaux moyens de disposition pour la Société, telle la vente par appel d'offres.

Il est à noter que le pouvoir de disposer des véhicules excédentaires s'exerce actuellement en collaboration avec le CSPQ et continuera de se faire avec ce partenaire. D'autres ministères ou organisations publiques profitent déjà du mode de disposition du matériel roulant par appel d'offres du CSPQ : le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs (MFFP), le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC), les municipalités, etc. Il est donc souhaité que la Société obtienne elle aussi ce même pouvoir de disposition.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Dans le présent cas, les modifications législatives et réglementaires sont la seule possibilité.

En effet, la Société est uniquement autorisée à disposer des véhicules saisis par vente aux enchères. Conséquemment, sans ce nouveau pouvoir, la Société ne peut pas réduire les frais applicables dans certains contextes et le problème reste entier.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Les professionnels du dépannage du Québec seront touchés. En effet, cette industrie pourrait être mise davantage à contribution dans les opérations de disposition par appel d'offres, des revenus supplémentaires pourraient être obtenus pour les entreprises qui détiennent des fourrières, en particulier dans les régions éloignées de Québec ou de Montréal.

4.2. Coûts pour les entreprises

Le projet de modification vise à doter la Société du pouvoir de disposer par appel d'offres de certains des véhicules saisis. Les entreprises de garde des véhicules (fourrières) seraient ainsi appelées à effectuer des tâches supplémentaires (par exemple, prendre des photos pour fins de diffusion lors de l'appel d'offres, être disponible pour les visites d'éventuels acheteurs au besoin, etc.) et conserver les véhicules pour de plus longues périodes. Malgré ces contributions accrues pour l'industrie, des revenus supplémentaires compenseraient les coûts engendrés. Enfin, comme la contribution des entreprises serait compensée par des sommes supplémentaires, les coûts pour ces derniers est estimé comme étant négligeable.

4.3. Bénéfices du projet

La possibilité de disposer des véhicules par d'autres moyens que la vente aux enchères permettra d'obtenir la plus grande valeur possible pour chaque véhicule non réclamé tout en diminuant les ressources utilisées pour y parvenir. Cela augmentera ainsi l'efficacité des pratiques de la Société en la matière. Lorsque le processus de disposition sera complété, cela fera également en sorte que le montant sera le plus élevé possible. La solution privilégiée atténuerait les impacts sur la clientèle.

En résumé, ce changement augmentera l'agilité de la Société et diversifiera les moyens en vertu desquels elle pourra disposer de ces véhicules afin que la méthode de disposition la plus avantageuse puisse être retenue.

4.4. Impact sur l'emploi

Il n'y aura aucune incidence sur l'emploi.

5. ADAPTATION DES EXIGENCES AUX PME

La possibilité de disposer autrement que par vente aux enchères des véhicules saisis et non réclamés n'aura pas d'incidence particulière sur les PME.

6. COMPÉTITIVITÉ DES EXIGENCES ET IMPACT SUR LE COMMERCE AVEC LES PARTENAIRES ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC

La possibilité de disposer des véhicules par appel d'offres ne portera pas préjudice à la compétitivité des entreprises concernées. En effet, les entreprises visées par la présente mesure opèrent nécessairement de façon locale puisque les véhicules qui font l'objet d'un remorquage sont appelés à demeurer dans la région où ils sont remorqués, comparativement à la situation actuelle qui consiste à déplacer ces véhicules, généralement à Montréal ou Québec, pour en faire la vente aux enchères.

7. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Un accompagnement sera effectué auprès des PME lors de l'introduction de cette mesure afin de la faciliter et d'encadrer les nouvelles façons de faire.

8. CONCLUSION

La Société est d'avis que l'ajout d'un nouveau pouvoir concernant le type de disposition des véhicules augmentera l'efficacité de ses activités de disposition des véhicules saisis non-réclamés.

9. PERSONNES-RESSOURCES

Madame Dominique Lizotte
Direction des normes et partenariats d'affaires
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, bureau C-3-16
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Dominique.lizotte@saaq.gouv.qc.ca

PERSONNES-RESSOURCES

TITRE 1

RÉFLECTEURS POUR VÉLO ET REMORQUE TIRÉE PAR UN VÉLO

Monsieur Mark Baril, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Mark.Baril@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 2

FEUX D'ALERTE

Monsieur Gaétan Bergeron, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Gaetan.Bergeron@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 3

AVERTISSEUR DE BENNE BASCULANTE RELEVÉE

Monsieur Mark Baril, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Mark.Baril@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 4

VISIBILITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS – FEUX, PHARES ET MATÉRIAUX RÉFLÉCHISSANTS

Monsieur Alexandre Guay, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules routiers
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 5

VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ

Monsieur Michel Morency, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Michel.Morency@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 6**ÉQUIPEMENT D'UN VÉHICULE AGRICOLE**

Monsieur Alexandre Guay, ing.
Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 7**EXEMPTIONS CONCERNANT L'OBLIGATION, DANS CERTAINES SITUATIONS, D'INSTALLER UN DRAPEAU ROUGE, PANNEAU RÉFLÉCHISSANT, FEU ROUGE LA NUIT**

SYSTÈME AÉRODYNAMIQUE À L'ARRIÈRE D'UN VÉHICULE UN VÉHICULE OU UN ENSEMBLE DE VÉHICULES CONÇU POUR TRANSPORTER AU MOINS TROIS VÉHICULES DE PROMENADE, DONT L'UN, SITUÉ À L'EXTRÉMITÉ ARRIÈRE, EXCÈDE DE 1 M À 1,2 M L'ARRIÈRE DU VÉHICULE OU DE L'ENSEMBLE DE VÉHICULES

Monsieur François Janelle, Ing
Direction de la normalisation technique
Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 22351
Courriel : francois.janelle@transport.gouv.qc.ca

Madame Tiana Rambeloma
Direction des politiques économiques
Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 23311
Courriel : tiana.rambeloma@transport.gouv.qc.ca

TITRE 8**MODIFICATION AU LIBELLÉ DE L'ARTICLE 440.1 DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AFIN DE MIEUX DÉFINIR LES VÉHICULES VISÉS PAR L'OBLIGATION D'AVOIR DES PNEUS D'HIVER**

Madame Lise Fournier
Direction générale de la sécurité en transport
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 16e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 643-7090, poste 22406
Courriel : lise.fournier@transport.gouv.qc.ca

TITRE 9**RÈGLES PARTICULIÈRES CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET LES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS – TRAVERSES DE CHEMINS PUBLICS**

Monsieur Dave Henry
Direction des politiques économiques

Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 22351
Courriel : dave.henry@transports.gouv.qc.ca

Madame Tiana Rambeloma
Direction des politiques économiques
Direction générale du transport routier des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, 2^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 644-4719, poste 23311
Courriel : tiana.rambeloma@transports.gouv.qc.ca

TITRE 10

POUVOIR DISPOSER DES VÉHICULES SAISIS NON RÉCLAMÉS PAR DE
NOUVEAUX MOYENS DE VENTE

Madame Dominique Lizotte
Direction des normes et partenariats d'affaires
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
Société de l'assurance automobile du Québec
333, boulevard Jean-Lesage, bureau C-3-16
Québec (Québec) G1K 8J6
Dominique.lizotte@saaq.gouv.qc.ca