

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Société de l'assurance automobile du Québec

10-12-2021

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	4
TITRE 1.....	6
AUTORISER LA SAAQ À IMPUTER DES INTÉRÊTS SUR LE REMBOURSEMENT D'INDEMNITÉS AYANT ÉTÉ OBTENUES À LA SUITE D'UNE FRAUDE	6
TITRE 2.....	17
HAUSSER LE SEUIL POUR DISPOSER D'UN VÉHICULE SAISI NON RÉCLAMÉ.....	17
TITRE 3.....	29
RETIRER LA FORMULE D'INDEXATION DES FRAIS DE REMORQUAGE DES VÉHICULES SAISIS	29
TITRE 4.....	39
PERMETTRE L'UTILISATION DE FEUX VERTS – DÉPANNÉES.....	39
TITRE 5.....	51
RENDRE OBLIGATOIRE L'UTILISATION D'UN DISPOSITIF DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE (DCE) PAR LES CONDUCTEURS ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS	51
TITRE 6.....	69
AUTORISER LA MISE EN CIRCULATION DES VÉHICULES ROUTIERS DE TYPE MILITAIRE SUR LE CHEMIN PUBLIC.....	69
TITRE 7.....	78
REMORQUES DE CHANTIER.....	78
A) DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET SIGNAUX D'AVERTISSEMENT OBLIGATOIRES	78
B) EXEMPTIONS RELATIVES AU GARDE-BOUE	78
TITRE 8.....	90
REMORQUES DE FERME, MACHINES AGRICOLES TRACTÉES ET REMORQUES UTILISÉES POUR LE TRANSPORT EXCLUSIF DE BOIS NON OUVRÉ – FEU DE POSITION	90
TITRE 9.....	102
FACILITER L'INSPECTION DES DOSSIERS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT SANS AVOIR À SE PRÉSENTER DANS LES ÉTABLISSEMENTS DE CELLES-CI	102
ANNEXE - PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC POUR CHACUNE DES MESURES.....	114

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La mission de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est de protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route. Pour réaliser sa mission, elle :

- indemnise les personnes accidentées de la route et facilite leur réadaptation;
- mène des actions de promotion de la sécurité routière et de prévention, lesquelles visent l'amélioration du bilan routier de tous les usagers de la route;
- fixe les contributions d'assurance et gère le patrimoine fiduciaire;
- gère l'accès au réseau routier;
- surveille et contrôle le transport routier des personnes et des biens;

Dans le cadre de sa mission, la SAAQ travaille continuellement à l'amélioration de la couverture d'assurance des personnes indemnisées et à répondre aux enjeux soulevés par ses partenaires et sa clientèle, tout en modernisant son offre de services de façon efficace et efficiente.

À cette fin, il apparaît opportun d'actualiser la *Loi sur l'assurance automobile* (LAA, c. A-25) établissant le régime d'assurance public et qui a été peu modifiée depuis l'an 2000. Il en est de même pour le *Code de la sécurité routière* (CSR, c. C-24.2) puisque de nouvelles problématiques ont été soulevées depuis sa dernière modification en 2018.

Le *Projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* propose des modifications législatives visant à améliorer l'expérience client en bonifiant la prestation de services de la SAAQ tout en contribuant à la sécurité routière.

Plus précisément, le projet de loi propose des modifications :

- à la LAA pour améliorer la situation des accidentés de la route en leur assurant des services mieux adaptés;
- au CSR pour améliorer la sécurité routière ainsi que pour satisfaire à des préoccupations formulées par nos partenaires et notre clientèle.

De toutes les mesures du *Projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, neuf (9) interpellent les entreprises. Le présent document est composé des neuf analyses d'impact réglementaire (AIR) et indique pour chacune en quoi consiste la modification législative ainsi que les impacts pour les entreprises visées. Voici les mesures en question :

- Autoriser la SAAQ à imputer des intérêts sur le remboursement d'indemnités ayant été obtenues à la suite d'une fraude;
- Hausser le seuil pour disposer d'un véhicule saisi non réclamé;
- Retirer la formule d'indexation des frais de remorquage des véhicules saisis;
- Permettre l'utilisation de feux verts – Dépanneuses;
- Rendre obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (DCE) par les conducteurs et exploitants de véhicules lourds;
- Autoriser la mise en circulation des véhicules routiers de type militaire sur le chemin public;

- Remorques de chantier
 - a) Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement obligatoires
 - b) Exemptions relatives au garde-boue
- Remorques de ferme, machines agricoles tractées et remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré – Feu de position
- Faciliter l'inspection des dossiers des entreprises de transport sans avoir à se présenter dans les établissements de celles-ci

Dans tous les cas, l'État intervient pour améliorer le service à la clientèle ainsi que la prestation de services de la SAAQ, préserver la sécurité sur le réseau routier et satisfaire à des préoccupations de nos partenaires et de notre clientèle.

TITRE 1

AUTORISER LA SAAQ À IMPUTER DES INTÉRÊTS SUR LE
REMBOURSEMENT D'INDEMNITÉS AYANT ÉTÉ OBTENUES À LA
SUITE D'UNE FRAUDE

SOMMAIRE EXÉCUTIF

En vertu de la *Loi sur l'assurance automobile* (LAA), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) indemnise les personnes qui sont blessées dans un accident d'automobile.

Lorsqu'une personne a reçu une indemnité à laquelle elle n'a pas droit ou dont le montant excède celui auquel elle a droit, la SAAQ peut recouvrer ces montants selon les conditions prévues à la LAA. Ceux-ci peuvent avoir été payés à la personne indemnisée, à son fournisseur ou encore au fournisseur de la SAAQ.

La LAA ne prévoit pas que la SAAQ peut imputer des intérêts, et ce, même lorsqu'il y a eu fraude.

Le Régime public d'assurance automobile du Québec est financé à partir des contributions d'assurance perçues à même le paiement du permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules.

Dans un souci d'équité envers les citoyens et les entreprises qui financent le régime, la SAAQ désire introduire une disposition à la LAA qui lui permettra d'imputer des intérêts lorsque des indemnités auront été obtenues à la suite d'une fraude.

Cette mesure n'aura aucun impact sur les entreprises qui agissent avec honnêteté. Cependant, pour celles ayant reçu des versements en trop à la suite d'une fraude, des frais d'intérêts de 5 % s'ajouteront au montant perçu en trop devant être remboursé. Ce taux est celui prévu à l'article 28, alinéa 1 de la *Loi sur l'administration fiscale* (chapitre 6.002) pour la période du 1^{er} juillet 2021 au 30 septembre 2021.

De plus, aucune formalité administrative n'est visée par la modification proposée.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

- La LAA ne permet pas à la SAAQ d'imputer des intérêts sur les sommes qu'elle peut recouvrer, et ce, même lorsque celles-ci ont été obtenues par suite d'une fraude.

Contexte

- En vertu de la LAA, la SAAQ indemnise la personne qui est blessée dans un accident d'automobile.
- Celle-ci a alors droit aux indemnités prévues à la LAA notamment au remboursement des frais qu'elle engage en raison de l'accident. À sa demande, la SAAQ peut payer ces frais directement aux fournisseurs.
- Lorsqu'une nouvelle décision accorde à un client un montant qui lui a d'abord été refusé ou un montant additionnel, la SAAQ a l'obligation de lui payer des intérêts selon le taux prévu à la LAA.
- Dans les cas où des sommes sont versées sans droit ou sont versées en trop, la LAA prévoit que la SAAQ a le pouvoir de recouvrer certains de ces montants. Elle peut recouvrer les sommes auprès de la personne accidentée, mais également auprès de toute autre personne à qui elle aurait pu payer les montants versés en trop, dont les fournisseurs de la personne accidentée.
- Bien que cette situation soit plus rare, la SAAQ pourrait également devoir recouvrer des sommes versées en trop relativement à un dossier d'indemnisation auprès de ses propres fournisseurs.
- En cas de fraude, la SAAQ peut toujours recouvrer les montants qui ont été versés sans droit.
- Dans tous ces cas, la LAA ne prévoit pas la possibilité pour la SAAQ d'imputer des intérêts.
- D'autres ministères et organismes, comme la Régie de l'assurance maladie du Québec, le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale et l'Agence de revenu du Québec ont le pouvoir d'imputer des intérêts sur les sommes qui leur sont dues.
- Le Régime public d'assurance automobile du Québec est financé à partir des contributions d'assurance perçues à même le paiement du permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules.

Constats

- Dans un souci de saine gestion du régime et d'équité entre les différents clients de la SAAQ, que ce soit les clients qu'elle indemnise, mais également ceux qui financent le régime d'assurance, la SAAQ devrait pouvoir imputer des intérêts aux personnes qui ont obtenu des sommes à la suite d'une fraude.

Causes

- Heureusement, la fraude n'est pas la norme en matière d'indemnisation. Toutefois, celle-ci peut affecter tous les citoyens qui payent des contributions d'assurance et avoir pour effet d'amener une augmentation de celles-ci.
- Il s'agit d'un phénomène socioéconomique qui doit être évité.
- La fraude peut être effectuée par la personne accidentée, le fournisseur de celle-ci ou les deux ou encore par le fournisseur de la SAAQ.

Justification de la nécessité de l'intervention de l'État

- Les pouvoirs de la SAAQ en matière d'indemnisation sont prévus à la LAA. Or, celle-ci ne permet pas d'imputer des intérêts à une personne, et ce, même en cas de fraude.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de modifier la LAA et de prévoir une disposition permettant à la SAAQ d'imputer des intérêts lorsque des sommes ont été obtenues à la suite d'une fraude.

Le taux d'intérêt prévu est celui des créances de l'État qui est prévu au premier alinéa de l'article 28 de la *Loi sur l'administration fiscale* (chapitre A-6.002).

Les intérêts seront calculés à compter de la date de la décision de la SAAQ par laquelle elle met en demeure la personne.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Les pouvoirs de la SAAQ en matière d'indemnisation sont prévus à la LAA.

Or, celle-ci ne permet pas d'imputer des intérêts à une personne, et ce, peu importe la raison.

Sans modification législative, la SAAQ ne peut imputer des intérêts. Malheureusement, aucune option non réglementaire n'est envisageable.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteurs touchés

Selon les besoins du client et ce qui est prévu au régime, la SAAQ peut rembourser des frais dans des secteurs très divers. Parmi ceux-ci, on retrouve notamment des sommes payées dans les secteurs suivants :

Acupuncture Architecture Audiologie Chiropractie Conseil en emploi Entrepreneurs Ergothérapie Expertise médicale Ingénierie Kinésiologie	Transport de personnes Orthèses et Prothèses Orthopédagogie Orthophonie Pharmacie Physiothérapie Psychologie Services d'orientation Soins dentaires Urologie
---	---

Le choix du traitant ou du fournisseur appartient au client. Toutes les entreprises pouvant offrir des services à un client peuvent être touchées par la mesure.

Par ailleurs, la SAAQ peut également engager des professionnels de la santé afin d'obtenir des expertises médicales dans les dossiers d'indemnisation.

Nombre d'entreprises touchées

La fraude n'est pas limitée à un secteur d'activité en particulier et peut survenir dans n'importe quelle entreprise, peu importe sa taille. Les informations présentées ci-dessous sont d'ordre général et visent la totalité des factures et montants payés par la SAAQ. Elles ne visent pas à identifier les cas de fraude, mais plutôt à brosser un portrait général des montants payés par la SAAQ.

Dans les trois dernières années, la SAAQ a payé près de 28 455 factures en moyenne par année que ce soit à la personne accidentée ou au fournisseur de celle-ci. Elle a payé un montant total moyen de 187 M\$ par année.

Le nombre de factures n'est pas nécessairement représentatif du nombre de fournisseurs visés puisqu'un même fournisseur peut offrir ses services, à plusieurs reprises, à une personne accidentée.

La SAAQ a également payé un peu plus de 5 M\$ à ses propres fournisseurs en 2020.

Les entreprises qui offrent des services aux personnes accidentées ou à la SAAQ œuvrent dans différents secteurs d'activités et ne sont pas toutes de même envergure.

En effet, il peut s'agir autant d'un travailleur autonome que d'une entreprise qui offre des services multidisciplinaires avec plusieurs employés.

4.2. Coûts pour les entreprises

Un fournisseur qui facture des services frauduleux sera tenu de payer également les intérêts.

Le taux d'intérêt applicable au montant qui sera recouvré à la suite d'une fraude sera celui prévu à l'article 28, alinéa 1 de la *Loi sur l'administration fiscale* (chapitre A-6.002).

Ce taux est de 5 % pour la période du 1^{er} juillet 2021 au 30 septembre 2021.

Il va de soi que l'entreprise qui ne fraude pas, soit la quasi-totalité des entreprises, n'aura pas de coût additionnel.

Par ailleurs, la mesure ne prévoit pas l'ajout de formalité administrative.

TABEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.3. Économies pour les entreprises

Cette mesure ne présente aucune économie pour les entreprises.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 2

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Le taux d'intérêt applicable au montant qui sera recouvré à la suite d'une fraude sera celui prévu à l'article 28, alinéa 1 de la *Loi sur l'administration fiscale* (chapitre A-6.002).

Ce taux est de 5 % pour la période du 1^{er} juillet 2021 au 30 septembre 2021.

Il n'y a aucun coût pour l'entreprise qui ne fraude pas.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Aucune consultation n'a été réalisée considérant qu'il n'y a aucun impact pour les entreprises qui ne fraudent pas.

Une consultation se fera lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. Le cas échéant, à la suite des commentaires, les sections nécessitant des modifications seront mises à jour.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La mesure peut avoir un effet dissuasif pour les personnes et les entreprises qui pourraient être tentées de frauder en matière d'indemnisation.

La mesure permet de sanctionner les fraudeurs et amène une forme d'équité envers les citoyens et les entreprises qui payent des contributions d'assurance.

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

Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi. En effet, il s'agit d'une mesure qui ne s'applique qu'en cas de fraude.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
	Aucun impact	
✓		0
	Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires :		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

S'il n'y a pas de fraude, il n'y aura aucun changement pour l'entreprise. Considérant la nature de la mesure, aucun ajustement particulier n'est prévu pour les PME.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Aucun impact sur la compétitivité des entreprises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Considérant la nature de la mesure, aucune disposition particulière à prendre en ce qui concerne la coopération réglementaire vis-à-vis de l'Ontario et d'autres partenaires commerciaux du Québec.

Par ailleurs, la SAAQ s'harmonise toutefois aux pratiques des ministères et organismes comme la Régie de l'assurance maladie du Québec, le ministère du Travail, de l'Emploi et de la Solidarité sociale et l'Agence de revenu du Québec qui facturent des intérêts sur leurs créances.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

La mesure repose sur les fondements et principes de bonne réglementation. En effet, les coûts pour les entreprises sont minimisés et les règles sont simples puisque des intérêts ne seront imputés qu'en cas de fraude. De plus, elle touche un nombre marginal d'entreprises puisque la fraude n'est pas la norme en matière d'indemnisation.

Elle répond également à un besoin clairement identifié soit l'équité envers les citoyens et les entreprises qui financent le régime.

Bien que les parties prenantes n'aient pu être consultées au moment de la rédaction de cette analyse préliminaire, elles le seront lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale.

10. CONCLUSION

En somme, la modification proposée vise à assurer une saine gestion du Régime public d'assurance automobile et à prévenir la fraude en matière d'indemnisation.

L'analyse d'impact réglementaire démontre que la modification n'affecte pas la compétitivité des entreprises et qu'elle n'entraîne aucun coût pour les entreprises qui ne fraudent pas.

De plus, l'impact anticipé sur l'emploi est nul.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il n'est pas nécessaire de prévoir des mesures d'accompagnement étant donné que les entreprises qui ne fraudent pas n'auront aucun impact.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Madame Nancy LaRue

Direction générale des recours et de l'expertise-conseil en services aux accidentés

Vice-présidence à l'indemnisation des accidentés

Société de l'assurance automobile du Québec

333, boulevard Jean-Lesage, S-4-11

Québec (Québec) G1K 8J6

Courriel : Nancy.Larue@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ¹ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non

¹ S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0\$. Cela vaut également pour les coûts liés aux formalités administratives, à ceux associés au manque à gagner et à ceux pour les entreprises.

	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 2

HAUSSER LE SEUIL POUR DISPOSER D'UN VÉHICULE SAISI NON RÉCLAMÉ

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Actuellement, lorsqu'un agent de la paix constate certaines infractions au *Code de la sécurité routière* (CSR), il peut saisir un véhicule pour une période de 7, 30 ou 90 jours. À la fin de la période de saisie, le propriétaire bénéficie d'un délai de 10 jours pour reprendre son véhicule, à défaut de quoi la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) doit s'en départir de la façon suivante :

- si la valeur du véhicule est plus petite ou égale à 3 000 \$, le véhicule peut être cédé au gardien de la fourrière en remboursement des frais de remorquage et de garde (art. 209.19 CSR);
- si la valeur marchande est plus grande que 3 000 \$, le véhicule peut être vendu à l'encan par la SAAQ (art. 209.18 CSR) et le montant de la vente sert à rembourser, selon l'ordre suivant, les frais d'administration de la SAAQ, le gardien de la fourrière et les autres créanciers relativement au véhicule. Le solde, s'il y a lieu, est remis au propriétaire du véhicule.

À noter que la dernière révision du seuil minimum remonte à 2012.

Selon les données et les statistiques de la SAAQ, environ 15 % des véhicules saisis, en vertu du CSR, sont cédés annuellement aux gardiens des fourrières et 0,7 % sont vendus aux enchères.

L'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ) réclame que le seuil minimal pour disposer d'un véhicule saisi par vente aux enchères soit haussé. Elle invoque que la plupart des véhicules cédés aux gardiens de fourrière n'ont pas une valeur suffisante pour couvrir la totalité des frais de garde et de remorquage encourus.

Il est proposé de hausser le seuil de 3 000 \$ à 4 000 \$. Il est également recommandé de donner le pouvoir à la SAAQ de régler sur le montant du seuil plutôt que de légiférer ce montant.

Il est anticipé que la mesure proposée aura un impact positif, car elle est cohérente avec les demandes de l'industrie, tout en ayant le souci de protéger les intérêts et les biens des citoyens. Le gain annuel pour l'industrie est estimé à 30 000 \$.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Lorsqu'un agent de la paix constate certaines infractions au CSR, il peut saisir un véhicule pour une période de 7, 30 ou 90 jours. À la fin de la période de saisie, le propriétaire bénéficie d'un délai de 10 jours pour reprendre son véhicule, à défaut de quoi la SAAQ doit s'en départir de la façon suivante :

- si la valeur du véhicule est plus petite ou égale à 3 000 \$, le véhicule peut être cédé au gardien de la fourrière en remboursement des frais de remorquage et de garde (art. 209.19 CSR);
- si la valeur marchande est plus grande que 3 000 \$, le véhicule peut être vendu à l'encan par la SAAQ (art. 209.18 CSR) et le montant de la vente sert à rembourser, selon l'ordre suivant, les frais d'administration de la SAAQ, le gardien de la fourrière et les autres créanciers relativement au véhicule. Le solde, s'il y a lieu, est remis au propriétaire du véhicule.

L'APDQ soutient que le produit de la vente des véhicules cédés aux fourrières ne couvrirait pas tous les frais auxquels celles-ci doivent faire face, soit les frais du remorquage, de la garde du véhicule, de la vérification mécanique et des réparations, le cas échéant.

La problématique soulevée par l'industrie relative au non-recouvrement des frais par les fourrières ne concerne au plus que 15 % des véhicules saisis et 0,7 % sont vendus aux enchères. En moyenne, 85 % des véhicules saisis sont réclamés permettant aux fourrières de recouvrer leurs frais et de potentiellement retirer des bénéfices. L'industrie du remorquage affiche une marge bénéficiaire brute de 75 % en 2018 au Canada².

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de hausser le seuil minimal pour disposer d'un véhicule saisi, et non réclamé, par vente aux enchères de 3 000 \$ à 4 000 \$. De plus, à l'avenir, le seuil sera fixé par règlement pour plus de flexibilité.

Le nouveau seuil a été établi en cohérence avec les besoins de l'industrie tout en ayant le souci de protéger les intérêts et les biens des citoyens. Le seuil doit permettre à l'industrie de limiter ses pertes et ne doit pas être fixé au détriment de certains citoyens qui se verraient privés du surplus engendré par la revente de leur véhicule saisi.

Après un délai de 8 ans depuis la dernière mise à jour du seuil minimal, une hausse de 1 000 \$ représente un accroissement total de 33 % ou, autrement dit, une croissance annuelle de 4 % depuis 2012.

À titre informatif, fixé à 2 500 \$ en 2000, le seuil est passé à 3 000 \$ en 2012. Approuvé par l'industrie, il s'agissait alors que d'un accroissement d'environ 1,6 % par année.

² Performance financière - Statistiques relatives à l'industrie canadienne : Remorquage de véhicules automobiles – 48841.

<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/performance/rev/48841?lang=fr>

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Les frais de remorquage et de garde sont une conséquence de la sanction administrative imposée par le législateur et la sanction (la saisie du véhicule) est effectuée au nom de la SAAQ. C'est dans ce contexte que l'État est appelé à assurer l'équité pour les entreprises de remorquage et les propriétaires des véhicules saisis, en prenant en considération les droits et les intérêts de chacune des parties.

Les options non réglementaires peuvent difficilement s'appliquer à cette situation.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs touchés : industrie du remorquage et des fourrières

Nombre d'entreprises touchées : environ 560³

- il s'agit surtout de petites entreprises (5 à 99 employés).

Caractéristiques additionnelles du(des) secteur(s) touché(s) :

- le Québec compte environ 1 350 dépanneuses dont le statut est actif⁴;
- saisies effectuées en 2018 (7, 30 et 90 jours) : 25 698. Du total des véhicules saisis et non réclamés, 3 283 ont été remis aux gardiens de la fourrière.⁵

4.2 Coûts pour les entreprises

La solution proposée n'engendrera aucune charge de travail additionnelle aux entreprises au niveau de la conformité et des formalités administratives.

La hausse du seuil de 3 000 \$ à 4 000 \$ et la modification, à l'avenir de celui-ci par règlement, permettra de mieux refléter la réalité de l'industrie.

Cette hausse représentera un accroissement total de 33 % du seuil ou, autrement dit, une croissance annuelle moyenne de 4 % depuis 2012.

³ 2019, Innovation, Sciences et Développement économique Canada
<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/businesses-entreprises/48841> consulté le 2020-06-01.

⁴ Registre des immatriculations, juin 2020.

⁵ Société de l'assurance automobile du Québec, *Données et statistiques 2018*, p. 26-27,
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2018.pdf>

TABLEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.3 Revenus annuels récurrents pour les entreprises

TABLEAU 2

Économies pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
REVENUS ANNUELS RÉCURRENTS LIÉS À LA HAUSSE DU SEUIL	0	0,03
TOTAL DES REVENUS ADDITIONNELS POUR LES ENTREPRISES	0	0,03

4.4 Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou revenus par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des revenus additionnels potentiels pour les entreprises	0	0,03
REVENUS NETS POUR LES ENTREPRISES	0	0,03

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Les hypothèses utilisées sont :

- la hausse du seuil de 3 000 \$ à 4 000 \$ se traduira pour une augmentation annuelle de 60 véhicules supplémentaires qui seront cédés aux gardiens de fourrière;
- le prix moyen de vente de ces véhicules sera de 2 000 \$;
- les frais moyens de remorquage et de garde seront de 1 500 \$ par véhicule⁶.

Selon ce scénario, le gain annuel pour l'industrie est estimé à 30 000 \$ (profit net).

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Au cours des dernières années et préalablement à la formulation d'une solution, plusieurs rencontres de travail de la table de concertation APDQ-SAAQ ont eu lieu. C'est dans le cadre de ces travaux que la SAAQ a pris connaissance des demandes et justifications de l'APDQ concernant la saisie d'un véhicule et de son remisage par un agent de la paix.

Cela dit, cette AIR est préliminaire, car l'APDQ n'a pas encore été consultée sur la solution retenue. La consultation se fera lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. À la suite des commentaires, le cas échéant, les sections nécessitant des modifications seront mises à jour.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La solution sera bénéfique, car elle permettra de mieux refléter la réalité du secteur des fourrières.

En fixant le seuil par règlement, il sera plus facile d'apporter des modifications.

Nous n'envisageons pas d'inconvénient découlant de la hausse du seuil et de la réglementation qui sera adoptée à cet effet.

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

La mesure proposée n'aura aucun impact sur l'emploi.

⁶ À l'aide des revenus issus de la vente des véhicules cédés, les entreprises se remboursent les frais de remorquage et de gardiennage encourus.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
Aucun impact		
✓		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires :		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Comme il s'agit simplement de hausser le seuil et de faire en sorte que toute modification à venir se fasse de façon réglementaire, il n'est pas nécessaire d'adapter ou de moduler les modifications en fonction de la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Comme toutes les entreprises dans le secteur feront face aux mêmes conditions, la compétitivité de ces entreprises n'est pas affectée.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La mesure proposée ne requiert pas d'harmonisation des règles avec les autres administrations provinciales ni avec d'autres partenaires commerciaux du Québec.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

La mesure retenue vise à permettre plus de flexibilité dans l'établissement du seuil pour disposer d'un véhicule routier non réclamé, en le fixant à l'avenir par règlement et répond à un besoin clairement identifié. Les fondements et principes de bonne réglementation ont été considérés.

10. CONCLUSION

La mesure proposée entraîne une hausse du seuil de 3 000 \$ à 4 000 \$ pour disposer d'un véhicule routier non réclamé, permettant ainsi aux fourrières de compenser une partie des coûts pour les véhicules saisis non réclamés.

Afin de permettre plus de flexibilité à l'avenir, le seuil sera dorénavant fixé par règlement, ce qui permettra de répondre plus rapidement à certaines demandes de l'industrie.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les changements visant la hausse du seuil pour disposer d'un véhicule saisi non réclamé seront diffusés à l'APDQ et aux fourrières au cours des 30 jours précédant la mise en vigueur. Les activités des fourrières sont encadrées par le *Guide de gestion des véhicules saisis* qui sera mis à jour en fonction de la mesure adoptée.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Monsieur Jacques Paquet

Direction de l'évolution du cadre normatif et des 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 : Jacques.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels qu'« impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	

6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale X (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 3

RETIRER LA FORMULE D'INDEXATION DES FRAIS DE REMORQUAGE DES
VÉHICULES SAISIS

SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'industrie du remorquage, représentée principalement par l'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ), est un partenaire important de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) dans le contexte des saisies de véhicules effectuées en son nom. Le groupe est inscrit au Registre des lobbyistes du Québec.

Lorsqu'un véhicule est saisi par un agent de la paix en vertu du *Code de la sécurité routière* (CSR), il est remorqué et entreposé dans une fourrière. Pour récupérer son véhicule, le propriétaire du véhicule doit acquitter les frais de remorquage et de garde qui sont déterminés par le *Règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers saisis* (le Règlement). Ces frais sont par ailleurs différenciés selon la zone exclusive ou non exclusive déterminée par le ministère des Transports.

Actuellement, seuls les frais en zone non exclusive sont indexés selon la formule enchâssée dans le CSR. Le mécanisme d'indexation prévoit que 20 % des frais doivent être indexés annuellement au 1^{er} mars en fonction du prix moyen du carburant diesel de l'année précédente.

Ainsi, depuis 2008, les frais de remorquage en zone non exclusive ont subi une baisse à cinq reprises en raison de la variation négative des prix du diesel, tandis que les frais en zone exclusive sont demeurés inchangés, n'étant pas visés par l'indexation. L'APDQ considère par conséquent que le mécanisme d'indexation actuel ne permet pas de tenir compte de l'augmentation réelle des coûts d'exploitation des entreprises de ce secteur.

Pour remédier à la situation, il est proposé de retirer l'actuelle formule d'indexation prévue au CSR et d'intégrer une nouvelle formule d'indexation en attendant la modification ultérieure du Règlement.

La solution proposée n'engendrera aucun impact financier pour les entreprises. Toutefois, elle leur permettra de maintenir un chiffre d'affaires proportionnel aux dépenses d'exploitation.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

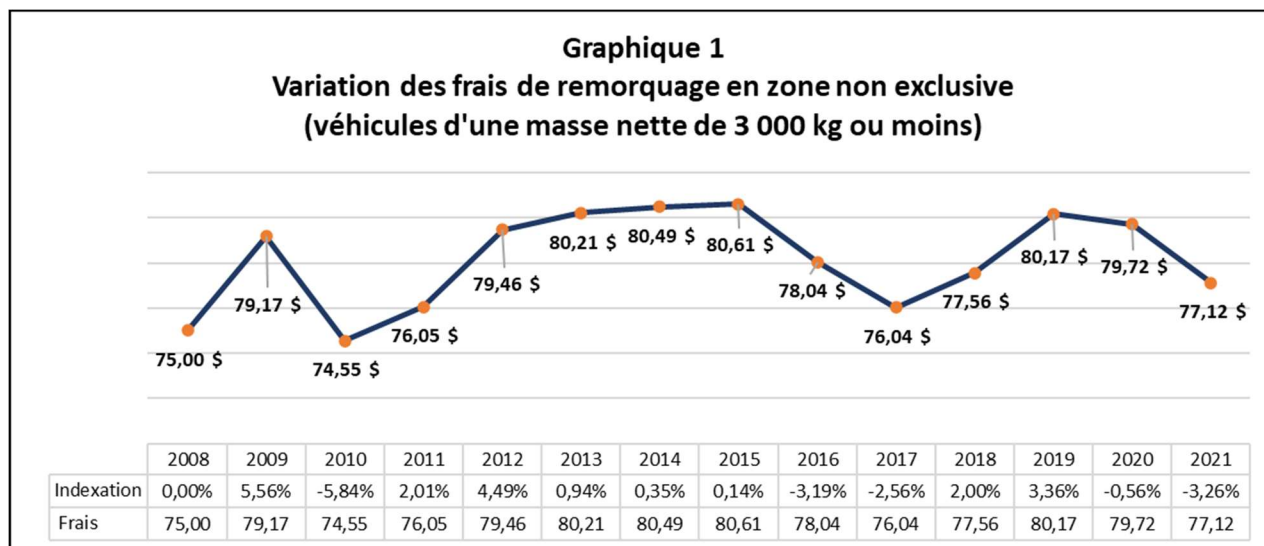
Contexte

Les frais de remorquage liés à une saisie en vertu du CSR sont déterminés par le Règlement, qui prévoit des frais différents selon la zone non exclusive ou la zone exclusive. La zone exclusive est circonscrite dans le *Règlement sur le remorquage et le dépannage sur certaines routes et autoroutes et sur certains ponts ou autres infrastructures*, sous la responsabilité du ministère des Transports (MTQ). Par ailleurs, notons que le MTQ fixe dans des contrats spécifiques les frais pour tous les autres types de remorquage en zone exclusive (articles 12.1.1 et 12.2 de la *Loi sur le ministère des Transports*).

En vertu de l'article 209.9 CSR, seuls les frais de remorquage liés à une saisie en vertu du CSR en zone non exclusive sont indexés annuellement le 1^{er} mars. La formule d'indexation enchâssée dans le CSR tient compte d'une portion de 20 % de ces frais et les indexe selon la variation du coût moyen du carburant diesel de l'année civile précédente par rapport à l'année antérieure. La SAAQ doit publier les nouveaux frais dans la *Gazette officielle du Québec*.

L'APDQ, dans le cadre des travaux de la Table de concertation SAAQ-APDQ, a demandé à la SAAQ d'harmoniser la tarification applicable lors d'un remorquage effectué en vertu du CSR avec celle des contrats du MTQ. Comme la formule d'indexation actuelle ne considère qu'une portion des coûts assumés par l'industrie, soit le carburant diesel, et qu'elle doit aussi composer avec l'augmentation d'autres charges opérationnelles et salariales, il a été convenu de revoir le mécanisme.

Depuis 2008, le prix du carburant diesel a connu une baisse à cinq reprises (2010, 2016, 2017, 2020 et 2021), provoquant une diminution des frais applicables en zone non exclusive (voir le graphique 1). Or, selon les représentants de l'industrie, les autres coûts d'exploitation liés au dépannage sont toujours en hausse.



L'intervention de l'État est justifiée puisqu'il est le seul acteur en mesure de revoir les frais de remorquage des véhicules saisis en vertu du CSR, tenant compte à la fois des réalités de l'industrie du remorquage et des intérêts du citoyen, qui doit assumer la facture de son remorquage.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de retirer l'actuelle formule d'indexation des frais de remorquage des véhicules saisis prévue à l'article 209.9 CSR et d'intégrer une nouvelle formule d'indexation en attendant la modification ultérieure du Règlement.

En date du 23 mars 2021, une nouvelle formule d'indexation a été déterminée, en consultation avec le MTQ et l'APDQ :

- Les frais des deux zones seraient indexés annuellement le 1^{er} juin de chaque année selon la variation annuelle moyenne de l'Indice des prix des « Services de camionnage pour compte d'autrui, mensuel - Transport par camion [484] » de Statistique Canada, sans tenir compte des variations annuelles négatives;
- Cette indexation ne viserait pas les frais de garde des véhicules.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

La déréglementation des frais ne permettrait pas de maintenir des frais de remorquage uniformes sur l'ensemble du territoire québécois. Par ailleurs, le citoyen doit être en mesure de connaître le coût que peut entraîner la saisie d'un véhicule faite au nom de la SAAQ. En effet, les principes de justice naturelle et d'équité procédurale prévues dans la *Loi sur la justice administrative* prescrivent d'informer à l'avance les citoyens des coûts occasionnés par un remorquage lié à une saisie en vertu du CSR.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteurs touchés : industrie du remorquage

Nombre d'entreprises touchées : environ 560⁷

- Il s'agit surtout de petites entreprises (5 à 99 employés)

Caractéristiques additionnelles du(des) secteur(s) touché(s) :

- Le Québec compte environ 1 350 dépanneuses dont le statut est actif.⁸
- Saisies effectuées en 2018 (7, 30 et 90 jours) : 25 698. Du total des véhicules saisis et non réclamés, 3 283 ont été remis aux gardiens de la fourrière.⁹

⁷ 2019, Innovation, Sciences et Développement économique Canada
<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/businesses-entreprises/48841> consulté le 2021-03-23

⁸ Registre des immatriculations, juin 2020.

⁹ Société de l'assurance automobile du Québec, *Données et statistiques 2018*, p. 26-27,
<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/donnees-statistiques-2018.pdf>

4.2. Coûts pour les entreprises

La solution proposée n'aura aucun impact sur le travail des entreprises sur le plan de la conformité et des formalités administratives. Les entreprises de remorquage doivent déjà, chaque année modifier leur facturation en fonction de l'indexation prescrite par le CSR.

L'indexation des frais de remorquage n'a pas pour finalité de revoir le nombre de remorquages effectués en vertu du CSR, mais de refléter davantage les hausses annuelles de coûts auxquelles doivent faire face les compagnies de remorquage.

La formule d'indexation retenue permettra aux entreprises de remorquage de maintenir un chiffre d'affaires proportionnel aux dépenses d'exploitation.

TABLEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.3. Revenus annuels récurrents pour les entreprises

TABLEAU 2

Revenus annuels récurrents pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Revenus récurrents
REVENUS ADDITIONNELS POTENTIELS	0	0
TOTAL DES REVENUS ADDITIONNELS POTENTIELS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.4. Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des revenus récurrents

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou revenus récurrents par année
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des revenus additionnels pour les entreprises	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des revenus additionnels

Les entreprises de remorquage doivent déjà modifier annuellement leur facturation en fonction de l'indexation en vigueur dans le CSR. La modification de la formule d'indexation n'aura donc pas d'impact dans leur gestion.

Cependant, la formule choisie devrait permettre aux entreprises de remorquage de maintenir un chiffre d'affaires proportionnel aux dépenses d'exploitation.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et de revenus additionnels

Au cours des dernières années, et préalablement à la formulation d'une solution, de nombreuses rencontres de travail de la Table de concertation APDQ-SAAQ ont eu lieu. C'est dans le cadre de ces travaux que la SAAQ a pris connaissance des demandes et justifications de l'APDQ quant à la formulation d'indexation des frais relatifs à la saisie d'un véhicule et de son remisage par un agent de la paix.

Le MTQ a également été consulté.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

L'inscription ultérieure de la nouvelle formule d'indexation dans le Règlement offrira plus de flexibilité au gouvernement pour lui permettre d'autres modifications éventuelles.

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

La mesure proposée n'aura aucun impact sur l'emploi, sinon de consolider les emplois existants, car elle vise surtout à faire en sorte que les entreprises effectuant les remorquages en vertu du CSR soient compensées adéquatement.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓ Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
Aucun impact	
✓	0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus
Analyse et commentaires :	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

La mesure proposée n'entraînera pas de changement aux formalités des entreprises, car il s'agit simplement d'ajuster la formule d'indexation permettant de refléter davantage l'augmentation des coûts qui incombe aux entreprises visées. Pour cette raison, aucune disposition spécifique aux PME n'est jugée nécessaire.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La nouvelle formule d'indexation vise les zones exclusive et non exclusive, qui représentent l'ensemble du territoire québécois. Comme les frais prévus au Règlement sont applicables à toutes les entreprises (aux entreprises sous contrat avec le MTQ dans le cas de la zone exclusive), la modification proposée n'aura aucun impact sur leur compétitivité.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La mesure proposée ne requiert aucune harmonisation des règles avec une autre administration canadienne ni avec d'autres partenaires commerciaux.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les règles ont été élaborées de manière transparente, en consultant la principale partie prenante, soit l'APDQ et de concert avec le MTQ pour l'harmonisation des taux d'indexation tant pour le remorquage exclusif que non exclusif.

La mesure retenue vise à rendre le processus d'indexation des frais de remorquage plus flexible et plus représentatif des coûts auxquels fait face l'industrie.

10. CONCLUSION

La mesure proposée répond aux besoins des entreprises de remorquage, car l'indexation ne sera plus calculée strictement en fonction du prix de l'essence diesel. Elle permettra également de maintenir une seule tarification pour le remorquage non exclusif sur l'ensemble du territoire québécois.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les changements apportés aux frais de remorquage sont communiqués à l'APDQ et aux fourrières au cours des trente jours précédant leur entrée en vigueur. Les activités des fourrières sont encadrées par le *Guide de gestion des véhicules saisis*. Cette information est également diffusée sur le site Web de la SAAQ.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Madame Renée Delisle

Direction de l'évolution du cadre normatif et des partenariats d'affaires

Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier

Société de l'assurance automobile du Québec

333, boulevard Jean-Lesage, C-3-16

Québec (Québec) G1K 8J6

Courriel : Renee.Delisle2@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?		
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	

6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : x (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 4

PERMETTRE L'UTILISATION DE FEUX VERTS – DÉPANNÉES

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Nature du problème : risques d'accident lorsque les opérateurs de dépanneuses interviennent physiquement sur le réseau routier.

Cette proposition s'inscrit dans une démarche plus large de développement de moyens alternatifs plus efficaces de sécuriser le travail des professionnels du dépannage.

L'Association des Professionnels du Dépannage du Québec (APDQ) a demandé des modifications à être apportées au *Code de la sécurité routière* (CSR) afin de permettre aux conducteurs de dépanneuses d'utiliser le même feu vert clignotant que les pompiers et de bénéficier des mêmes droits qu'eux.

Proposition du projet

Modifier la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions (2018, chapitre 7)* et le CSR afin que le conducteur d'une dépanneuse ait le droit d'utiliser des feux verts, ce qui permettra de régulariser le fait qu'il circule déjà sur l'accotement et immobilise le véhicule à tout endroit.

Impacts

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) estime que le coût pour les entreprises pourrait s'élever à un **maximum de 0,27 M\$** si toutes se prévalaient de cette permission d'utiliser un feu vert. Aucune économie n'a été identifiée.

Le projet aurait comme avantage de répondre à la demande de l'APDQ. Pour ce qui est des inconvénients, les organisations qui prônent la sécurité pensent généralement que la multiplication des signaux lumineux et des feux sur le réseau routier engendre un risque de banalisation et une baisse de l'efficacité des feux. Il y a également un risque de mauvaise lecture de la part des usagers de la route.

Le projet n'a aucun impact sur l'emploi.

Exigences spécifiques

Le fardeau des règles n'a pas à être modulé pour tenir compte de la taille des entreprises puisqu'il s'agit d'un choix et non d'une obligation, et que ces entreprises peuvent défrayer un coût moindre pour l'achat du feu vert que celui utilisé comme hypothèse aux fins de la présente analyse.

La compétitivité des entreprises avec les provinces limitrophes n'est donc pas impactée : la majorité des appels faits par des services d'urgence sont faits auprès d'entreprises québécoises pour des raisons de proximité. Par ailleurs, un contrat doit être conclu avec le ministère des Transports en ce qui concerne certaines routes et autoroutes pour y effectuer un remorquage ou un dépannage.

Aucune disposition particulière n'a été prise afin d'harmoniser les règles avec l'Ontario. Les dépanneuses y ont normalement des feux jaunes.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

Risques d'accident lorsque les opérateurs de dépanneuses interviennent physiquement sur le réseau routier.

Contexte

Cette proposition s'inscrit dans une démarche plus large de développement de moyens alternatifs plus efficaces pour sécuriser le travail des professionnels du dépannage. L'APDQ a demandé des modifications au CSR afin de permettre aux conducteurs de dépanneuses d'utiliser le même feu vert clignotant que les pompiers et de bénéficier des mêmes droits qu'eux.

Constats

Au moment de publier la présente analyse, la SAAQ ne possédait pas les données relatives au nombre d'accidents impliquant des dépanneuses.

Causes

Il a été déterminé que l'ampleur du trafic ainsi que le comportement des autres conducteurs ne permettaient pas toujours aux dépanneuses d'effectuer des interventions sécuritaires.

Nécessité de l'intervention de l'État

L'État intervient pour prévenir les risques d'accident des opérateurs de dépanneuses qui interviennent physiquement sur le réseau routier et, ainsi, les aider à intervenir de façon sécuritaire en permettant de rouler sur l'accotement au besoin et d'immobiliser à tout endroit sécuritaire la dépanneuse.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le projet de loi propose de modifier les articles 39, 48 et 62 de la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* (2018, chapitre 7) afin qu'entre en vigueur les articles modifiés 226.2, 239.1.1 et 283.2 CSR et, par concordance, les articles 621 et 624.

Cette modification permet qu'un feu vert clignotant puisse être utilisé par le conducteur d'une dépanneuse, lorsqu'il répond à un appel d'urgence provenant d'un service d'urgence.

Lorsque le feu est actionné, il est alors autorisé à circuler sur l'accotement et à immobiliser le véhicule à tout endroit. Il doit agir de manière à ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Une partie du problème a pu être résolue avec l'implantation de solutions législatives et non législatives :

- Le CSR prévoit depuis 2012 que lorsqu'une dépanneuse est immobilisée sur un chemin public (feux clignotants ou pivotants actionnés), le conducteur d'un véhicule routier doit réduire sa vitesse, s'immobiliser ou emprunter une autre voie s'il peut le faire sans danger (article 406.1 CSR).
- Les cours de conduite ainsi que les examens théoriques et pratiques ont été mis à niveau en 2013 pour inclure les notions de l'article 406.1.
- Des campagnes de sensibilisation sur le corridor de sécurité sont organisées depuis 2015. Les sondages (2016) démontrent que 91 % des répondants connaissent le corridor et que parmi eux, 80 % sont capables d'identifier tous les types de véhicules visés.

Bien que ces mesures visent la sécurité des travailleurs en bordure de route, il est constaté que du travail reste à faire pour que ceux-ci puissent s'y rendre rapidement, notamment en empruntant l'accotement au besoin et que les seuls feux jaunes clignotants ou pivotants soient insuffisants.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteur touché :

Selon le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2.0 2017, le secteur 48841, Remorquage de véhicules automobiles, comprend les établissements dont l'activité principale consiste à remorquer les véhicules automobiles. Sont compris les établissements qui fournissent au grand public, au secteur commercial, au secteur du transport et à d'autres secteurs des services de remorquage de véhicules légers et lourds sur de courtes ou de longues distances. Ils peuvent offrir des services accessoires comme la réparation de pneus, le dépannage-secours et d'autres services routiers de secours.

Nombre d'entreprises touchées :¹⁰

- | | | |
|-------------|-------------------------|-------------|
| • PME : 560 | Grandes entreprises : 0 | Total : 560 |
|-------------|-------------------------|-------------|

Caractéristiques additionnelles :

- Le Québec compte environ 1 350 dépanneuses dont le statut est actif.¹¹

¹⁰ 2019, Innovation, Sciences et Développement économique Canada <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/businesses-entreprises/48841> consulté le 2020-06-01

¹¹ Registre des immatriculations, juin 2020.

4.2 Coûts pour les entreprises

Si tous les propriétaires de dépanneuses se prévalent de feux verts, la SAAQ estime les coûts pour l'industrie à un maximum de 0,27 M\$.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles⁽¹⁾
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Acquisition d'un feu vert	0,27	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0,27	0

(1) La méthode de calcul des coûts et des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts et des économies inhérents aux règles.

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises⁽¹⁾
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0,27	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0,27	0

(1) La méthode de calcul des coûts et des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts et des économies inhérents aux règles.

4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 3

Économies pour les entreprises⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES		
Économies liées à l'achat		
d'équipements moins coûteux	0	0
ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES		
Économies associées à la réduction de la production de rapports, etc.	0	0
Réduction des dépenses en ressources externes	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES	0	0

(1) La méthode de calcul des coûts et des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts et des économies inhérents aux règles.

4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4

Synthèse des coûts et des économies⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0,27	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0,27	0

(1) La méthode de calcul des coûts et des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts et des économies inhérents aux règles.

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

La proposition ne constitue pas une obligation, mais une permission. Même si la dépanneuse n'est pas munie de feux verts, elle répond aux exigences du CSR notamment à sa définition à l'article 4. Les hypothèses suivantes sont donc basées sur la prémisse que tous les propriétaires de dépanneuse, ayant déjà des feux jaunes, muniront leur véhicule d'un feu vert.

Le coût d'un feu vert varie entre 30 \$ et 200 \$ pour l'achat. Aux fins de la présente analyse, la SAAQ utilise un coût maximum de 200 \$. Comme le feu est amovible, il n'y a pas de coût pour l'installation.

Comme mentionné à la section 4.1, le Québec compte environ 1 350 dépanneuses, dont le statut est actif, détenues par 560 PME.

Comme le conducteur est autorisé d'emblée à utiliser le feu vert, il n'y aurait donc pas de coût relativement à la production, à la transmission ou à l'archivage d'une demande administrative d'autorisation.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

La SAAQ étant dans l'impossibilité de faire la consultation au préalable, la présente analyse est préliminaire. La consultation se fera au moment de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. Si des commentaires résultant de la consultation étaient présentés, l'analyse serait modifiée en conséquence et indiquerait les parties prenantes.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Avantage :

- Favoriser la sécurité routière.

Inconvénients :

- La multiplication des feux sur le réseau routier engendre un risque de banalisation de ces derniers et une baisse de leur efficacité.
- Il y a un risque de mauvaise lecture des feux de circulation lorsqu'un véhicule est muni d'un feu vert clignotant à proximité.
- Si le feu vert clignotant est fixé à l'intérieur d'un véhicule de manière amovible uniquement du côté intérieur du pare-brise en pointant vers l'avant pour une dépanneuse, son utilité semble limitée pour augmenter la visibilité du véhicule. La dépanneuse utilise déjà des feux jaunes visibles à 360 degrés du plus haut point du véhicule.

Des précautions, énumérées à la section 11, seront toutefois prises pour réduire la portée de ces inconvénients.

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

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
	Aucun impact	
✓		0
	Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires : La mesure ne présente aucun impact sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Bien que 100 % des entreprises soient des PME, le fardeau des règles n'a pas à être modulé pour tenir compte de leur taille puisqu'il s'agit d'une permission et non d'une obligation. Par ailleurs, le propriétaire peut défrayer un coût moindre pour l'achat du feu vert que celui utilisé comme hypothèse aux fins de la présente analyse.

Le fardeau des règles est modulé, peu importe la taille de l'entreprise, par la non-imposition d'une demande d'autorisation auprès de l'État.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La majorité des appels faits par des services d'urgence ou des agents de la paix sont auprès d'entreprises québécoises pour des raisons de proximité. Par ailleurs, un contrat doit être conclu avec le ministère des Transports en ce qui concerne certaines routes et autoroutes pour y effectuer un remorquage ou un dépannage¹². La compétitivité des entreprises avec les provinces limitrophes n'est donc pas impactée.

¹² Règlement sur le remorquage et le dépannage sur certaines routes et autoroutes et sur certains ponts ou autres infrastructures (chapitre M-28, r. 4).

Si des appels devaient être faits dans des municipalités proches des autres provinces, la permission d'utiliser un feu vert n'affecterait pas la compétitivité des entreprises québécoises.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune disposition particulière n'a été prise afin d'harmoniser les règles avec l'Ontario. Les dépanneuses y ont normalement des feux jaunes. Des pompiers y utilisent un feu de courtoisie vert. Cependant, il a été rapporté que cela pouvait être confondant pour les usagers de la route.

Le Manitoba autorise les dépanneuses à utiliser deux feux rouges qui se désactivent automatiquement quand le véhicule est en mouvement. La Saskatchewan autorise des feux bleus. Il ne semble pas y avoir de droit lié aux véhicules d'urgence.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Bien que les parties prenantes n'aient pu être consultées au moment de la rédaction de cette analyse préliminaire, elles le seront lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, cette permission ne restreint pas le commerce. Les faibles coûts énumérés à la section 4.2 démontrent qu'il n'y a pas de répercussion économique et le marché demeure équitable et concurrentiel.

10. CONCLUSION

En conclusion, la mesure législative vise à permettre au conducteur d'une dépanneuse d'utiliser un feu vert amovible afin de régulariser le fait qu'il circule déjà sur l'accotement et immobilise le véhicule à tout endroit. Il doit agir de manière à ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La SAAQ et le ministère de la Sécurité publique mettront de l'avant certaines mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer. Par ailleurs, de l'information sera diffusée sur le site Internet des deux organismes afin de sensibiliser le public et ainsi faciliter l'utilisation du feu.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules

333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34

Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin

Directeur général

Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Paul-Philippe Frenette, ing.

Expert de contenu

Courriel : Paul-Philippe.Frenette@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Maxime Guérard

Chargé de projet

Courriel : Maxime.Guerard@saaq.gouv.qc.ca

Madame Mélissa Potvin

Rédactrice

Courriel : Melissa.Potvin@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	

	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale X (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 5

**RENDRE OBLIGATOIRE L'UTILISATION D'UN DISPOSITIF DE CONSIGNATION
ÉLECTRONIQUE (DCE) PAR LES CONDUCTEURS ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES
LOURDS**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Nature du problème : la fatigue au volant étant une cause importante d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd chaque année sur les routes, on désire en faire un meilleur contrôle afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route.

Ainsi, pour rendre obligatoire le dispositif de consignation électronique, tout d'abord le *Code de la sécurité routière (CSR)* doit être modifié et, par la suite, le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* pourra être modifié.

Contexte

La réglementation en vigueur exige actuellement que les conducteurs de véhicules lourds consignent leur temps imparti au poste de travail et de repos sur une fiche journalière en format papier ou électronique. La fiche journalière telle qu'on la connaît actuellement ne permet pas de s'assurer que les heures de conduite et de repos sont compilées de manière exhaustive.

Constats

- Le non-respect du règlement sur les heures de conduite peut entraîner la fatigue des conducteurs de véhicules lourds ce qui contribue à la détérioration du bilan routier;
- Il est difficile pour les contrôleurs routiers de savoir exactement le nombre réel d'heures de travail et de repos qu'un conducteur a de fait ou a pris dans sa journée ou dans son cycle;
- Il peut s'installer un problème qu'équité concurrentielle au sein de l'industrie, car ceux qui ne respectent pas la réglementation bénéficient d'un avantage compétitif considérable par rapport à ceux qui la suivent scrupuleusement.

Causes

Le Gouvernement du Canada a publié, en juin 2019, la mise à niveau de son *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* afin de rendre obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique des heures de travail et de repos. Transports Canada a fixé l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement en juin 2021. Le Québec s'est engagé, par conséquent, à ajuster sa propre réglementation afin de l'harmoniser à celle de Transports Canada et des autres administrations canadiennes qui ont également l'intention d'adopter le pas.

Justification de la nécessité de l'intervention de l'État

Puisque c'est l'État qui régit les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, il doit intervenir afin de préserver la sécurité du transport et des usagers de la route en minimisant la fatigue au volant. De plus, l'État a la responsabilité de mettre en place des conditions favorisant la saine concurrence et d'harmoniser sa réglementation avec les autres administrations nord-américaines afin d'assurer la fluidité du transport.

Proposition du projet

Il est proposé d'obliger d'avoir à bord de certains véhicules lourds un dispositif de consignation électronique des heures de travail et de repos des conducteurs.

Impacts

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts directs liés à la conformité aux règles estimés à 112,2 M\$. Toutefois, des économies annuelles sont à prévoir quant aux formalités administratives estimées à 143,6 M\$. Il en résulte des gains d'efficience annuels nets de 31,4 M\$ pour l'ensemble de l'industrie. Pour ce qui est des autres avantages, bénéfices et inconvénients, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) estime qu'il pourrait y avoir une amélioration potentielle du bilan routier par la diminution de la fatigue au volant.

Exigences spécifiques

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les petites et moyennes entreprises (PME) dans le cadre du projet puisque les coûts pour munir un véhicule lourd d'un dispositif de consignation électronique sont dictés par le marché.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

Le contrôle des heures de conduite par les contrôleurs routiers est ardu, car l'utilisation des fiches en format papier actuelles entraîne plusieurs erreurs dans la saisie des données de conduite et ont le potentiel d'être facilement falsifiables, constituant un risque pour les usagers du réseau routier en raison de la fatigue des conducteurs et une iniquité dans l'industrie du transport.

Pour rendre obligatoire le dispositif de consignation électronique, tout d'abord le CSR doit être modifié et, par la suite, le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* pourra être modifié.

Contexte

La réglementation en vigueur exige actuellement que les conducteurs de véhicules lourds consignent leur temps de travail et de repos sur une fiche journalière en format papier ou en format électronique. La fiche journalière telle qu'on la connaît actuellement ne permet pas de s'assurer que les heures de conduites et de repos sont compilées de manière exhaustive. Néanmoins, la fiche journalière devrait perdurer dans le temps advenant des modifications réglementaires pour certaines situations qui seront à déterminer.

Constats

- Le non-respect du règlement sur les heures de conduite peut entraîner la fatigue des conducteurs de véhicules lourds, augmentant le risque d'accident et alourdissant le bilan routier;
- Il devient difficile pour les contrôleurs routiers de savoir exactement le nombre réel d'heures de conduite qu'un conducteur a ou est en train d'effectuer;
- Il peut s'installer un problème d'équité concurrentielle au sein de l'industrie, car les conducteurs qui ne respectent pas la réglementation bénéficient d'un avantage compétitif considérable par rapport à ceux qui la suivent scrupuleusement.

Causes

Le 18 décembre 2017, le règlement rendant obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique des heures de conduite et de repos (DCE), pour la plupart des transporteurs routiers, est entré en vigueur aux États-Unis. Le Gouvernement du Canada a par la suite publié, en juin 2019, la mise à niveau de sa propre norme sur les heures de conduite afin de rendre obligatoire l'utilisation des DCE à bord des véhicules lourds. Le Québec s'est engagé, par conséquent, à ajuster sa propre réglementation afin de l'harmoniser à celle des autres administrations canadiennes.

Nécessité de l'intervention de l'État

Puisque l'État régit les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, il doit intervenir afin de préserver la sécurité du transport et des usagers de la route en minimisant la fatigue au volant. De plus, l'État a la responsabilité de mettre en place des conditions favorisant la saine concurrence et d'harmoniser sa réglementation avec les autres administrations nord-américaines afin d'assurer la fluidité du transport.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de modifier le CSR afin que :

- en plus de la fiche journalière, la notion de dispositif de consignation électronique soit également prévue au CSR puisque certains véhicules lourds seront obligés d'en être munis en vertu d'une modification au *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* à survenir;
- à la demande d'un contrôleur routier, le conducteur doit présenter ses rapports d'activités sur un ou des supports définis par la réglementation;
- l'exploitant d'un véhicule routier doit veiller à ce que le véhicule soit équipé d'un DCE qui satisfait aux exigences de la norme technique canadienne.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Actuellement, les véhicules lourds immatriculés au Québec et circulant aux États-Unis doivent être munis d'un DCE puisque la réglementation américaine l'oblige. Certains transporteurs québécois qui ne traversent pas la frontière ont aussi adopté l'utilisation du DCE, mais il ne s'agit pas de la majorité. Bien que faire la promotion du DCE et encourager l'industrie à en faire l'usage serait envisageable via des campagnes auprès des transporteurs, il ne serait pas possible d'obtenir une pleine adhésion telle que visée par la réglementation.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs touchés :

Selon le *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord* (SCIAN) 2.0 2017 :

Secteur 484¹³ – Transport par camion. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion d'une région métropolitaine à l'autre.

Secteur 485¹⁴ – Transport en commun et transport terrestre de voyageurs. Ces établissements offrent le transport de voyageurs à l'aide d'un matériel conçu à cet effet sur de longues distances.

Nombre d'entreprises touchées :

Il y avait, en 2017, 56 322 propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) en activité au Québec. De ce nombre, 44,7 % seraient assujettis à l'installation du DCE, soit environ 25 176 PEVL.

¹³ <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/484>

¹⁴ <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/485>

Exemptions et particularités :

Par ailleurs, on estime que 55,3 % des PEVL seraient exemptés d'être munis d'un DCE au Québec en vertu des dispositions prévues au règlement fédéral pour :

- les véhicules loués pour une période maximale de 30 jours;
- les véhicules dont l'année modèle est antérieure à l'an 2000;

Ainsi qu'en vertu des dispositions prévues au règlement provincial pour :

- les véhicules qui demeurent à l'intérieur d'un rayon de 160 km et reviennent au port d'attache tous les jours.

Au Québec, la grande majorité des PEVL (76 %) exploitent entre 1 et 5 camions.

Même avec l'arrivée de la nouvelle réglementation, les entreprises de camionnage locales devront continuer d'utiliser les fiches papier journalières pour noter leurs heures de conduite et de repos selon les exceptions qui y seront prévues.

Impacts qualitatifs anticipés du DCE sur la gestion du temps :

- il sera plus facile aux exploitants de véhicules lourds de se conformer aux heures de conduite et de repos avec le DCE, car ils pourront suivre en continu leurs conducteurs;
- certains conducteurs de véhicules lourds, qui ont actuellement de la difficulté à respecter le règlement dû à ses multiples règles et exceptions, seront suivis et informés par le DCE des heures de conduite disponibles. Ainsi, ils pourront mieux planifier les moments de conduite et de repos.

Sources :

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf>
(page 39)

<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/businesses-entreprises/484?lang=fr>

<https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/le-quebec-chiffres-en-main-edition-2019.pdf>

4.2 Coûts pour les entreprises

Les coûts et les bénéfices suivants ont comme prémisse de base que les entreprises respectent actuellement les règles entourant les heures de conduite.

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts directs liés à la conformité aux règles estimés à 112,2 M\$ (coûts annuels actualisés). Toutefois, des économies annuelles sont à prévoir quant aux formalités administratives. Ces dernières sont estimées à 143,6 M\$. Au final, il en résulte des gains d'efficience nets de 31,4 M\$ pour l'ensemble de l'industrie.

Coûts directs liés à la conformité aux règles

Les modifications entraîneront des coûts supplémentaires pour les transporteurs routiers (camions et autobus) visés par cette mesure. Ces coûts comprendront ceux engagés par le transporteur routier pour l'acquisition, l'installation, l'activation et le service de surveillance mensuel des DCE.

TABLEAU 1
Synthèse des coûts pour les entreprises
(en millions de dollars)

	Coûts annualisés (implantation et récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité aux règles	112,2
Coûts liés aux formalités administratives	
Manques à gagner	
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	112,2

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.3 Gains d'efficacité pour les entreprises

Les modifications entraîneront des économies de temps pour les conducteurs qui n'auront plus à remplir les fiches journalières papier, ainsi que des économies sur l'achat du papier. Des économies de temps pour le personnel administratif des transporteurs sont également à prévoir, car les renseignements relatifs aux rapports d'activités seront transmis et entreposés électroniquement.

TABLEAU 2

Gains d'efficacité pour les entreprises (obligatoire)

(en millions de dollars)

Prendre note que les économies suivantes représentent des gains d'efficacité et non des gains monétaires.

	Gains d'efficacité annualisés (implantation et récurrents) ⁽¹⁾
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	
GAINS D'EFFICACITÉ LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	
Associées à la réduction du temps de complétion et à la transmission électronique des feuilles de temps	143,6
TOTAL DES GAINS D'EFFICACITÉ POUR ENTREPRISES	143,6

(1) La méthode de calcul des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des économies inhérentes aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des économies peut être utilisée pour les projets dont les économies doivent être calculées sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.4 Synthèse des coûts et des gains d'efficience

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et gains d'efficience pour les entreprises

Prendre note que les économies calculées représentent des gains d'efficience et non des gains monétaires.

(en millions de dollars)

	Coûts et gains d'efficience annualisés (implantation et récurrents) ⁽¹⁾
Total des coûts pour les entreprises	112,2
Total des gains d'efficience pour les entreprises	143,6
GAINS D'EFFICIENCE NETS POUR LES ENTREPRISES	31,4

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Prendre note que les économies suivantes représentent des gains d'efficience et non des économies monétaires.

Les données de cette section proviennent de l'étude d'impacts fédérale de la réglementation.

Les principales hypothèses utilisées sont :

- les coûts annualisés par entreprise sont de 4 290 \$ pour une entreprise de camionnage au Canada et de 20 068 \$ pour une entreprise d'autocar également au Canada;
- les économies annualisées par entreprise sont de 5 443 \$ pour une entreprise de camionnage au Canada et de 30 291 \$ pour une entreprise d'autocar également au Canada;
- le nombre d'entreprises de camionnage au Québec est de 24 910;
- le nombre d'entreprises d'autocar au Québec est de 266.

À noter que faute d'avoir un portrait exact du nombre de PEVL œuvrant dans le transport de marchandises (camionnage) versus de personnes (autocars), la même proportion que le portrait canadien a été appliquée (source AIR fédérale).

Selon ces hypothèses, le gain annuel actualisé au taux de 7 % pour l'industrie est estimé à plus de 31 M\$.

Sources : Gazette du Canada Partie II, OTTAWA, le mercredi 12 juin 2019, Textes réglementaires 2019DORS/2019-154 et 157 à 185 et TR/2019-31 à 35 Pages 2307 à 3083.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf> (page 36).

<http://www.obac.ca/sitespice/files/misc/ELD%20COST%20BENEFIT-English.pdf>.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Deux consultations ont été faites auprès de l'industrie relativement au DCE. La première s'est faite via un comité consultatif avec l'industrie. La deuxième est un sondage en ligne réalisé auprès de 1 236 intervenants de l'industrie québécoise du transport, en janvier 2020. La consultation de l'industrie a eu lieu à la fin de 2019 et s'est terminée durant l'hiver 2020. Cette consultation avait pour but de présenter les orientations concernant l'obligation de munir certains véhicules lourds d'un DCE et d'entendre les commentaires de l'industrie à ce sujet.

Toutefois, les consultations n'ont pas porté sur le coût ou les économies liés à l'usage d'un DCE. Puisque les données utilisées proviennent majoritairement de l'AIR fédérale, une mise à jour de cette AIR préliminaire pourrait être nécessaire advenant des commentaires de l'industrie suite à la réparation du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec* ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale.

Étaient présents au 19 décembre 2019 :

- APLQ (Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec);
- ACRGTQ (Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec);
- FTA (Fédération des transporteurs par autobus);
- ANCAI (Association nationale des camionneurs artisans inc.);
- Carrefour ACQ (Association du camionnage du Québec).

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Ce que l'on dénote principalement à la suite de l'implantation du DCE aux États-Unis :

- Une amélioration du bilan routier, qui est l'objectif ultime de l'exercice, mais également une augmentation des infractions pour conduite dangereuse et/ou excès de vitesse;
- Une aggravation de la pénurie de la main-d'œuvre, car l'étalement et la réorganisation de la chaîne de distribution entraînent un besoin en main-d'œuvre. Les entreprises peinent à répondre à la demande et accusent des pertes.

On mentionne que c'est le changement le plus radical de l'industrie du transport depuis les 50 dernières années. Beaucoup de changements ont dû être faits au niveau de la répartition. Toutes les routes de livraisons ont été revues. Comme la main-d'œuvre était déjà difficile à avoir en raison de la pénurie de main-d'œuvre qui sévit en Amérique du Nord, l'impact du DCE est regardé de très près par l'industrie. Malgré les enjeux engendrés par la mise en place du DCE, seulement 2,8 % des conducteurs seraient enclins ou très enclins à quitter l'industrie. Il est aussi mentionné que le virage technologique est inévitable, voire nécessaire.

Il est malgré tout démontré que la gestion efficiente du temps de conduite joint à une coordination sans heurts de la chaîne de distribution peut générer du profit.

Les diverses études ont été menées principalement par l'industrie elle-même. Par ailleurs, le délai entre l'application du mandat et les études était relativement court et ne permet pas d'avoir une vue de l'impact à moyen ou à long terme et de voir le cycle de vie de l'application réglementaire.

Sources : <https://www.refrigeratedfrozenfood.com/articles/95896-study-how-eld-mandate-impacts-trucking-industry>
trucker.com/regulations/article/21746848/highlighting-the-impact-of-the-eld-mandate-so-far-on-trucking
<https://adcco.com/understanding-the-eld-mandates-impact-on-the-trucking-freight-industry/>
fleetowner.com/safety/hos/article/21702329/eld-survey-drivers-say-shippers-arent-taking-hos-into-account
<https://www.freightwaves.com/news/regulation/research-reveals-eld-safety-effects-mixed-so-far>

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

Il existe très peu de données probantes sur le marché de l'emploi à la suite de l'obligation d'utilisation du DCE à bord des véhicules. En posant la même hypothèse que le sondage américain, il pourrait y avoir jusqu'à 2,8 %¹⁵ des conducteurs québécois qui seraient enclins ou très enclins à quitter l'industrie. Au moment de la présente analyse préliminaire, il n'était pas possible de déterminer le nombre réel de conducteurs correspondant.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
	Aucun impact	
✓		0
	Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires :		
S.O.		

¹⁵ Hypothèse de travail tirée du sondage américain publié sur <https://www.fleetowner.com/safety/hos/article/21702329/eld-survey-drivers-say-shippers-arent-taking-hos-into-account>.

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les PME dans le cadre du projet puisque les coûts pour munir un véhicule lourd d'un dispositif de consignation électronique sont dictés par le marché. De même, ce projet vise l'harmonisation aux normes canadiennes, alors que celles-ci ne prévoient pas d'allègement particulier pour les PME. Le Québec a entendu les associations représentant les PME québécoises et leurs commentaires ont été pris en considération.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Les modifications proposées au CSR permettront de modifier le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* pour rendre obligatoire l'usage de DCE et ainsi :

- Assurer l'harmonisation entre les provinces et les États-Unis de la réglementation, favorisant ainsi la fluidité du transport;
- Procurer des conditions de marché concurrentielles et équitables entre le Québec, les provinces et territoires canadiens et les États-Unis.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les modifications au CSR permettront de produire un projet de règlement visant l'harmonisation réglementaire pour aplanir les différences avec les principaux partenaires commerciaux. Pour ce faire, le Québec fait partie intégrante de la collaboration avec d'autres provinces à la mise à jour de la Norme 9 du *Code canadien de sécurité*.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les modifications au CSR représentent le premier pas afin de rendre obligatoire au Québec l'usage d'un DCE sous réserve de certaines exemptions à définir. Les consultations effectuées à la fin de 2019 et au début de 2020 permettent de constater que le transport de marchandises et de personnes par véhicule lourd est prêt à passer à l'usage obligatoire d'un DCE, ce que réclame une grande partie de l'industrie du transport. L'usage du DCE permet d'obtenir des gains d'efficacité et économiques selon l'étude d'impact fédérale de la réglementation.

10. CONCLUSION

En plus de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en réduisant la fatigue au volant, notamment par un meilleur contrôle, cette mesure devrait avoir un impact positif sur l'efficacité du transport pour l'ensemble de l'industrie et favoriser une plus grande équité entre les entreprises.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La modification du CSR qui permettra de mener à bien la modification du *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* ne nécessite aucun accompagnement. Néanmoins, lorsque les travaux pour la modification de la Norme 9 du *Code canadien de sécurité* seront terminés ou très avancés (ce qui représente la clé de l'harmonisation pancanadienne), le Québec pourra mettre à jour son *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds*. Lors de cette mise à jour, il est prévu de fournir à l'industrie des notes d'information, des guides d'application et de lui fournir l'accès à des personnes-ressources afin de l'aider à traverser cette période de changement.

12. PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin

Directeur général
Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing.

Expert de contenu
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Madame Geneviève Lachance

Experte de contenu et rédactrice
Courriel : Genevieve.Lachance@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	

6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale X (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 6

**AUTORISER LA MISE EN CIRCULATION DES VÉHICULES ROUTIERS DE TYPE
MILITAIRE SUR LE CHEMIN PUBLIC**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

En mai 2019, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a été informée que des véhicules de type militaire circulaient sur le réseau routier, alors qu'ils ont été conçus pour un usage hors route par leur fabricant. Or, selon l'article 21 du *Code de la sécurité routière* (CSR) : « Nul ne peut mettre en circulation sur un chemin public un véhicule [...] dont le fabricant ou son importateur restreint l'utilisation à un usage hors route. »

Un peu moins de 550 véhicules ont été identifiés comme étant de type militaire et conçus pour un usage hors route par leur fabricant (ex. : Humvee d'AM General, Iltis de Bombardier). De ce total, 74 véhicules sont détenus par des entreprises. Ces véhicules présentent tous la même configuration qu'un véhicule conçu pour circuler sur l'ensemble du réseau routier.

Les retirer complètement de la route aurait impliqué d'enlever aux propriétaires de ceux-ci des autorisations déjà obtenues dans le passé. Par ailleurs, ces véhicules ont généralement été mis en circulation après avoir satisfait aux règles de conformité de la vérification mécanique prévues au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

Afin de ne pas les retirer complètement de la route, et dans un souci de sécurité routière, il a été décidé de leur permettre de circuler de façon restreinte, soit sur les routes avec une limite de vitesse égale ou inférieure à 70 km/h.

Le 22 août 2019, un arrêté ministériel est donc entré en vigueur afin de permettre aux propriétaires de véhicules de type militaire de circuler sur des routes avec une limite de vitesse égale ou inférieure à 70 km/h.

Les propriétaires de véhicules de type militaire ont fait part de leurs commentaires. Certains d'entre eux n'étaient plus en mesure d'utiliser leur véhicule puisqu'ils habitaient sur des routes dont la limite de vitesse était plus élevée que 70 km/h. D'autres ont fait valoir que leur véhicule circulait sur l'ensemble du réseau routier depuis plusieurs années, sans qu'ils n'aient jamais eu d'accident.

Un deuxième arrêté ministériel est donc entré en vigueur le 28 mai 2020, afin de permettre la circulation sur tous les chemins publics aux véhicules de type militaire conçus pour un usage hors route par leur fabricant, qui respectent certaines conditions.

Le projet propose de prévoir une habilitation permettant de réglementer la circulation de véhicules routiers de type militaire, dont le fabricant ou l'importateur restreint leur utilisation à un usage hors route, de circuler sur un chemin public, sous réserve de certaines conditions qui seront prévues par règlement, lorsque l'arrêté ministériel prendra fin en mai 2025.

La SAAQ estime qu'il n'y aura aucun impact pour les entreprises détenant ce type de véhicule. La SAAQ ne modifie en rien les exigences ou conditions auxquelles les entreprises sont soumises actuellement. Elle se dote uniquement du pouvoir de réglementer la circulation de ces véhicules.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

En mai 2019, la SAAQ a été informée que des véhicules de type militaire circulaient sur le réseau routier, alors qu'ils ont été conçus pour un usage hors route par leur fabricant. Or, selon l'article 21 CSR : « Nul ne peut mettre en circulation sur un chemin public un véhicule [...] dont le fabricant ou son importateur restreint l'utilisation à un usage hors route. »

Un peu moins de 550 véhicules ont été identifiés comme étant de type militaire et conçus pour un usage hors route par leur fabricant (ex. : Humvee d'AM General, Iltis de Bombardier). De ce total, 74 véhicules sont détenus par des entreprises. Ces véhicules présentent tous la même configuration qu'un véhicule conçu pour circuler sur l'ensemble du réseau routier.

Les retirer complètement de la route aurait impliqué d'enlever aux propriétaires de ceux-ci des autorisations déjà obtenues dans le passé. Par ailleurs, ces véhicules ont généralement été mis en circulation après avoir satisfait aux règles de conformité de la vérification mécanique prévues au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

De plus, les véhicules de type militaire circulent depuis de nombreuses années sur le réseau routier, et force est de constater que très peu d'accidents avec dommages corporels ont été recensés dans le bilan routier depuis 1989 (12 accidents : 0 décès, 2 blessés graves, 2 blessés légers).

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de prévoir une habilitation permettant aux véhicules routiers de type militaire, dont le fabricant ou l'importateur restreint leur utilisation à un usage hors route, de circuler sur un chemin public, sous réserve de certaines conditions qui seront prévues par règlement, lorsque l'arrêté ministériel prendra fin en mai 2025.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Considérant que l'article 21 CSR ne permet pas aux véhicules de type militaire de circuler sur le réseau routier, parce que leur fabricant les a conçus pour un usage hors route, aucune option non réglementaire n'est envisageable.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs touchés :

- Entreprises détenant des véhicules de type militaire conçus pour un usage hors route.

Nombre d'entreprises touchées :

- il y a 56 entreprises qui détiennent au total 74 véhicules ciblés par la mesure¹⁶.

4.2 Coûts pour les entreprises

La SAAQ estime qu'il n'y aura aucun coût pour les entreprises détenant ce type de véhicule. La SAAQ ne modifie en rien les exigences ou conditions auxquelles les entreprises sont soumises actuellement. Elle se dote uniquement du pouvoir de réglementer la circulation de ces véhicules.

TABEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0

¹⁶ Données détenues par la SAAQ.

4.3 Revenus annuels récurrents pour les entreprises

TABLEAU 2

Économies pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes)
REVENUS ANNUELS RÉCURRENTS	0	0
TOTAL DES REVENUS ADDITIONNELS POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.4 Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou revenus par année (récurrents) ⁽
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des revenus additionnels potentiels pour les entreprises	0	
REVENUS NET POUR LES ENTREPRISES	0	0

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

L'hypothèse suivante a été utilisée :

- Les exigences auxquelles sont soumises les entreprises demeurent les mêmes.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Les personnes touchées ont déjà fait valoir leur point de vue lors de la publication des arrêtés ministériels et le projet n'apporte aucun ajout.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La solution présentée permettra à la SAAQ d'avoir le pouvoir habilitant de réglementer pour permettre la circulation des véhicules militaires lorsque l'arrêté ministériel prendra fin.

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

La mesure proposée n'aura aucun impact sur l'emploi.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
	Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
	Aucun impact	
✓		0
	Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))	
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires :		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Étant donné que la nature de la mesure n'entraîne pas de fardeau supplémentaire pour les entreprises, aucune disposition spécifique aux PME n'est prévue.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La mesure proposée n'affecte pas la compétitivité des entreprises par rapport à nos principaux partenaires commerciaux. Elle permet d'avoir une réglementation comparable.

La plupart des administrations canadiennes, soit Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Ontario, Alberta, Saskatchewan ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador ne permettent pas d'emblée la circulation des véhicules qui n'ont pas l'homologation de sécurité de Transports Canada. Cependant, une analyse complète par un spécialiste pourrait être produite afin de s'assurer que le véhicule est conforme aux exigences en vigueur. Cette expertise est réalisée par un ingénieur et celui-ci doit attester de la conformité du véhicule aux exigences en vigueur. Cela représente donc une disposition semblable à celle instaurée au Québec par le biais de l'arrêté ministériel.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La mesure proposée ne requiert pas d'harmonisation des règles avec les autres administrations provinciales considérant que leur réglementation est similaire.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Cette mesure est nécessaire, simple et répond à un besoin très précis et clairement identifié. Par ailleurs, elle ne restreint aucunement le commerce et est proposée à la suite de commentaires obtenus de la part des parties prenantes en toute transparence.

10. CONCLUSION

La mesure proposée consiste à prévoir une habilitation permettant aux véhicules routiers de type militaire, dont le fabricant ou l'importateur restreint leur utilisation à un usage hors route, de circuler sur un chemin public, sous réserve de certaines conditions qui seront prévues par règlement, lorsque l'arrêté ministériel prendra fin.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les propriétaires visés par l'arrêté ministériel ont tous déjà reçu une lettre d'information.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Madame Sophie Rochefort

Direction du pilotage de l'immatriculation et du permis de conduire

Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier

Société de l'assurance automobile du Québec

333, boulevard Jean-Lesage, bureau C-1-38

Québec (Québec) G1K 8J6

Courriel : Sophie.Rochefort@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	X	
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	X	
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	X	
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	X	
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	X	
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	

6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	No
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	No
	Est-ce que le tableau sur les économies ² pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	No
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	X	
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	No
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les	X	
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	No
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	X	
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies	Oui	No
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	
	Au préalable : X (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	No
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	No
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	X	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	X	
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	No
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	X	
9	Compétitivité des entreprises	Oui	No
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été	X	
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	No
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	X	
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	No
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	X	
12	Mesures d'accompagnement	Oui	No
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	X	

TITRE 7

REMRQUES DE CHANTIER

- A) DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET SIGNAUX D'AVERTISSEMENT OBLIGATOIRES**
- B) EXEMPTIONS RELATIVES AU GARDE-BOUE**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Nature du problème : Manque d'harmonisation de la réglementation à l'égard de certaines remorques de chantier, entre le Québec, Transports Canada et les autres administrations canadiennes.

Dans les faits, il n'existe pas de norme ni de loi fédérale exigeant la présence d'équipements spécifiques pour les remorques de chantier de plus de 2,6 m de large. Ces véhicules sont donc fabriqués sans certains équipements exigés par le *Code de la sécurité routière* (CSR).

Ainsi, lorsqu'elles circulent sur le réseau routier, elles sont considérées non conformes par les agents de la paix à l'égard de la signalisation et des garde-boue.

Proposition du projet

Il est proposé :

- d'exempter les remorques de chantier de plus de 2,6 m de largeur d'être munies de certains feux requis aux articles 215, 216 et 220 du CSR lorsque les conditions suivantes sont respectées :
 - qu'elles soient munies, à l'arrière, au moins de feux de position, de feux de freinage et de feux de changement de direction;
 - lorsqu'elles circulent la nuit, qu'elles soient munies, sur les côtés, de matériaux réfléchissants conformes;
- d'exempter certaines remorques de chantier (en fonction de la mesure du porte-à-faux) d'être munies de garde-boue.

Impacts

Les économies nettes pour les entreprises sont de l'ordre de 40 000 \$ en fonction des hypothèses retenues.

En plus de contribuer à une meilleure visibilité de leurs véhicules, les entreprises pourront éviter des non-conformités mécaniques et des infractions. Pour ce qui est des inconvénients, la probabilité que les entreprises de location déplacent ces remorques de chantier la nuit est suffisamment grande pour qu'elles installent des matériaux réfléchissants sur l'ensemble de leurs remorques de chantier ayant plus de 2,6 m de largeur.

Il n'y a aucun impact sur l'emploi pour les entreprises.

Exigences spécifiques

Aucune disposition particulière n'est prise pour les PME.

La compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée puisque les règles prévues sont équivalentes à celles appliquées par les administrations canadiennes limitrophes, sauf en ce qui concerne les matériaux réfléchissants.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème : Manque d'harmonisation de la réglementation à l'égard de certaines remorques de chantier, entre le Québec, Transports Canada et les autres administrations canadiennes.

Dans les faits, il n'existe pas de norme ni de loi fédérale exigeant la présence d'équipements spécifiques pour les remorques de chantier de plus de 2,6 m de large. Ces véhicules sont donc fabriqués sans certains équipements exigés par le CSR. Ainsi, lorsqu'elles circulent sur le réseau routier, elles sont interceptées et considérées non conformes par les agents de la paix à l'égard de certains feux manquants requis par le CSR. Chaque année, il y a environ 100 interventions sur ce type de véhicule d'effectuées par des contrôleurs routiers. Au cours des 5 dernières années, seulement 13 certificats de vérification mécanique ont été produits pour des feux absents.

Il a également été constaté que la configuration de certains de ces véhicules réduisait considérablement l'effet de projection de débris provenant des roues, rendant les garde-boue requis par le CSR pratiquement inutiles.

Dans un même mouvement, il est souhaitable d'exiger que ces véhicules soient dorénavant munis de bandes réfléchissantes sur les côtés, lorsqu'elles circulent de nuit, afin de préserver la sécurité routière.

L'État doit intervenir afin de réduire les externalités négatives de la législation actuelle.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé :

- d'exempter les remorques de chantier de plus de 2,6 m de large d'être munies de certains feux requis aux articles 215, 216 et 220 du CSR lorsque les conditions suivantes sont respectées :
 - qu'elles soient munies, à l'arrière, au moins de feux de position, de feux de freinage et de feux de changement de direction;
 - lorsqu'elles circulent la nuit, qu'elles soient munies, sur les côtés, de matériaux réfléchissants conformes;
- d'exempter certaines remorques de chantier (en fonction de la mesure du porte-à-faux) d'être munies de garde-boue.

De cette façon, la solution projetée permettra aux remorques de chantier de circuler de façon sécuritaire et sans enfreindre le CSR.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Aucune option non réglementaire n'est envisageable, car les agents de la paix sont tenus de faire appliquer le CSR et ses règlements.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteurs touchés :

Les remorques de chantier sont généralement la propriété d'entreprises de location²⁶, de compagnies de construction²⁷, forestières²⁸ ou minières²⁹. Les fabricants³⁰ seront également impactés par ces nouvelles mesures. Bien qu'elles n'en soient pas propriétaires, certaines compagnies de transport³¹ déplacent ces remorques pour leurs clients. Elles pourraient être impactées, de façon moindre, par les interceptions des agents de la paix.

Nombre de remorques touchées :

L'industrie estime qu'un maximum de 3 000 remorques sont en circulation, incluant celles ayant une largeur inférieure à 2,6 m (hors portée).

Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés :

Sans objet.

4.2. Coûts pour les entreprises

Aux fins de la présente analyse, la méthode de calcul utilisée est celle des coûts et des économies en dollars courants.

Les coûts estimés pour se conformer à la mesure proposée sont de 250 \$ par remorque, soit légèrement inférieurs aux économies pour se conformer à la réglementation actuelle.

Au final, la mesure génère des économies évaluées à 40 000 \$ pour l'industrie (donc aucun coût supplémentaire), tout en ayant l'avantage d'augmenter la sécurité routière, principalement lors de transport de nuit.

²⁶ SCIAN 2017 : Secteur 532 - Services de location et de location à bail.

²⁷ SCIAN 2017 : Secteur 23 - Construction (construction de bâtiments, travaux de génie civil, entrepreneurs spécialisés).

²⁸ SCIAN 2017 : Secteur 113 - Foresterie et exploitation forestière.

²⁹ SCIAN 2017 : Secteur 21 - Extraction minière, exploitation en carrière, et extraction de pétrole et de gaz.

³⁰ SCIAN 2017 : Secteur 3362 - Fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles.

³¹ SCIAN 2017 : Secteur 4842 - Transport par camion de marchandises spéciales.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Acquisition et installation de matériaux réfléchissants, feux de position, feux de freinage et feux de changement de direction	0,75	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0,75	0

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0,75	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0,75	0

4.3. Économies pour les entreprises

TABLEAU 3

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Économies liées à l'achat d'équipements et son installation qui ne sera plus nécessaire	0,79	0
TOTAL DES EFFETS FAVORABLES AU PROJET	0,79	0

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus suppl. pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	0,75	0
Total des économies pour les entreprises	0,79	0
ÉCONOMIES NETTES POUR LES ENTREPRISES	0,04	0

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

L'industrie estime le nombre de remorques de chantier en circulation à environ 3 000 remorques. Il n'est pas possible de savoir combien ont plus de 2,6 m de largeur et combien ont le ratio porte-à-faux vs hauteur visé. Nous considérons donc qu'il y a un maximum de 3 000 remorques pour la première catégorie et qu'il y en a 80 % pour la deuxième.

Aux fins du calcul des coûts et des économies, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pose l'hypothèse que les matériaux réfléchissants et les feux de position, de freinage et de changement de direction seraient achetés et installés par les propriétaires. Toutefois, les entreprises pourraient faire le choix d'utiliser des feux amovibles (feux de position, feux de freinage et feux de changement de direction) ce qui serait potentiellement plus économique.

L'ensemble des coûts et des économies unitaires ont été établis à partir du prix des équipements disponibles chez des détaillants reconnus, auxquels du temps de main d'œuvre a été ajouté pour l'installation. Considérant que ce sont des estimations, ceux-ci ont été arrondis.

Coûts unitaires :

- Matériaux réfléchissants conformes (incluant l'installation) : 110 \$ par remorque;
- Feux de position, feux de freinage et feux de changement de direction (incluant l'installation) : 140 \$ par remorque.

Économies unitaires :

- Feux requis aux articles 215, 216 et 220 du CSR (incluant l'installation) : 210 \$ par remorque;
- Garde-boue pour remorques de chantier (incluant l'installation) appliqué à 80 % des remorques : 65 \$ par remorque.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

L'entreprise Champion Transport a été sondée à propos du nombre de remorques de chantier en circulation et des équipements actuels.

Outre les éléments permettant d'établir les hypothèses de calcul des coûts et d'économies, l'entreprise a pu fournir des informations pertinentes au projet de modification, notamment sur les dimensions habituelles, les pratiques de l'industrie, le nombre de déplacements moyen et d'autres équipements de sécurité.

Aucune entreprise n'a été consultée au préalable sur les mesures visant à modifier le CSR. Cette analyse est donc préliminaire et la consultation se fera au même moment de la prépublication du projet à la *Gazette officielle du Québec* ou lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. Des modifications pourront être apportées à la suite des consultations, selon la nature des commentaires reçus.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Avantages et bénéfices :

- Éviter des non-conformités ou des infractions pour les entreprises;
- Améliorer la visibilité des remorques de chantier et réduire les risques d'accident.

Inconvénients :

- Sachant que les entreprises de location de remorques de chantier doivent souvent déplacer leurs remorques tôt le matin, en période de noirceur, les matériaux réfléchissants devront être installés sur l'ensemble de leur flotte.

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

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
Aucun impact		
✓		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
Analyse et commentaires : Ces exemptions et ces obligations ne présentent aucun impact sur l'emploi pour les entreprises.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune disposition particulière n'est prise à leur égard puisque la nouvelle mesure n'entraîne pas de coût supplémentaire versus les exigences actuelles.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Feux et garde-boue :

La compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée puisque les règles prévues sont équivalentes à celles appliquées par les administrations canadiennes limitrophes.

Matériaux réfléchissants :

Cette règle propre au Québec est plus contraignante que celles des administrations canadiennes limitrophes. Cependant, la compétitivité demeure inchangée.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les mesures portant sur les feux et garde-boue contribuent à l'harmonisation des règles entre le Québec et l'Ontario et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux.

Par contre, une remorque de chantier provenant d'une autre province qui ne serait pas munie des matériaux réfléchissants serait considérée non conforme la nuit. Compte tenu du coût pour se conformer (110 \$/remorque) et des déplacements de remorques de chantier entre provinces que nous présumons peu fréquents, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures d'harmonisation additionnelles.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

À l'exception de l'exigence envers les matériaux réfléchissants, ces nouvelles exemptions répondent à un besoin clairement défini d'harmoniser les règles concernant les systèmes d'éclairage et les garde-boue des remorques de chantier sans toutefois mettre à risque la sécurité routière.

Bien que les parties prenantes n'aient pu être consultées au moment de la rédaction de cette analyse préliminaire, elles le seront lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, les obligations proposées ne restreignent pas le commerce, car elles touchent un nombre marginal de véhicules. L'impact financier nul démontré à la section 4.2 indique qu'il n'y a pas de répercussion économique et le marché demeure équitable et concurrentiel.

10. CONCLUSION

En somme, les modifications proposées consistent à s'assurer que les remorques de chantier sont munies des équipements nécessaires propres à leur configuration et que les règles sont harmonisées dans la mesure du possible.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

De l'information sur les modifications apportées sera diffusée sur le site de la SAAQ ainsi qu'auprès des acteurs majeurs du secteur. Ces derniers auront également accès à des personnes-ressources, au besoin.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Société de l'assurance automobile du Québec

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
 Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
 333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
 Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin

Directeur général
 Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing.

Expert de contenu
 Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Jonathan Labonté, ing.

Expert de contenu
 Courriel : Jonathan.Labonte@saaq.gouv.qc.ca

Madame Mélissa Potvin

Rédactrice
 Courriel : Melissa.Potvin@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐

6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐

10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

TITRE 8

REMORQUES DE FERME, MACHINES AGRICOLES TRACTÉES ET REMORQUES
UTILISÉES POUR LE TRANSPORT EXCLUSIF DE BOIS NON OUVRÉ – FEU DE
POSITION

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Nature du problème : Risque d'accident lorsque les remorques de ferme, les machines agricoles tractées et les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré sont déplacées la nuit.

Dans une lettre datée du 20 décembre 2019, le président général de l'Union des producteurs agricoles (UPA) a demandé au ministre des Transports, que la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) priorise, entre autres, la révision des normes relatives à la présence d'un système de freinage et de feux de signalisation sur les remorques de ferme lors de la révision de l'encadrement réglementaire relatif à la circulation des véhicules agricoles.

Proposition du projet

Modifier l'article 240.2 du Code de la sécurité routière (CSR) afin que l'ensemble des véhicules visés par l'exemption prévue au premier alinéa soient munis, la nuit, d'un feu de position rouge installé à l'arrière et visible d'une distance d'au moins 150 mètres.

Impacts

La SAAQ estime que le coût pour les agriculteurs et les producteurs forestiers pourrait s'élever à 5,8 M\$.

Cette modification aurait comme avantage de répondre à la demande de l'UPA, d'améliorer la visibilité des remorques de ferme, des machines agricoles tractées et des remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré en période de noirceur et de réduire le risque d'accident.

Le projet n'a aucun impact sur l'emploi.

Exigences spécifiques

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les PME.

La nouvelle obligation est harmonisée à celle de l'Ontario.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

Risque d'accident lorsque les remorques de ferme, les machines agricoles tractées et les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré sont déplacées la nuit.

Contexte

Dans une lettre datée du 20 décembre 2019, le président général de l'UPA a demandé au ministre des Transports, que la SAAQ priorise certains sujets lors de la révision de l'encadrement réglementaire relatif à la circulation des véhicules agricoles, notamment la révision des normes relatives à la présence d'un système de freinage et de feux de signalisation sur les remorques de ferme.

Comme souligné dans sa lettre, l'UPA est favorable à un resserrement des exigences pour les remorques de ferme et les machines agricoles tractées relativement aux dispositifs d'éclairage et de signalisation, dans le but d'améliorer la sécurité routière.

Afin d'améliorer la sécurité routière et de répondre à la demande de l'UPA, la SAAQ s'est penchée sur les exemptions aux obligations de certaines remorques de ferme, machines agricoles tractées et remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré d'être munies de dispositifs de signalisation et d'éclairage.

Constats

Lors de l'analyse de 32 rapports d'accidents causés par des véhicules agricoles, 7 accidents avaient comme facteur contributif l'absence, l'obstruction, le positionnement (ex. : aveuglement) ou le mauvais fonctionnement des feux et/ou des réflecteurs actuellement requis par le CSR qui doivent être apposés à l'arrière de la machine agricole et de la remorque de ferme.

Causes

Il a été déterminé que la visibilité des remorques de ferme, des machines agricoles tractées et des remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré n'était pas suffisante lorsqu'elles sont déplacées en période de noirceur.

Nécessité de l'intervention de l'État

L'État intervient afin d'améliorer la visibilité, la nuit, des remorques de ferme, des machines agricoles tractées et des remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré. Cette nouvelle exigence permettra ainsi de réduire le risque d'accident.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le projet de loi propose de modifier l'article 240.2 du CSR afin d'exiger sur les remorques de ferme, les machines agricoles tractées et les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré, la nuit, au moins un feu de position rouge placé à l'arrière aussi près que possible de l'extrémité latérale gauche et visible d'une distance d'au moins 150 mètres.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Considérant que la simple recommandation de munir, la nuit, les remorques de ferme, les machines agricoles tractées et les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré d'un feu de position ne permet pas d'assurer la présence de cet équipement, l'option réglementaire est la seule façon envisagée par la SAAQ d'assurer leur bonne visibilité en période de noirceur.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteurs touchés

Les agriculteurs³² ainsi que les propriétaires de remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré³³.

Nombre d'entreprises touchées

Cette mesure touche 29 000 fermes (42 000 agriculteurs)³⁴ ainsi que 29 000 producteurs forestiers³⁵.

Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés

Le secteur agricole génère plus de 83 000 emplois et enrichit le PIB du Québec de plus de 7,3 G\$³⁶.

³² Secteur 111 du SCIAN 2017 – Cultures agricoles

³³ Secteurs 113 et 1153 du SCIAN 2017 – Foresterie et exploitation forestière ainsi que Activités de soutien à la foresterie

³⁴ [L'agriculture en chiffres - L'Union des producteurs agricoles - UPA](#)

³⁵ [Mission et mandats - Fédération des producteurs forestiers du Québec \(foretprivee.ca\)](#)

³⁶ [Document-principal-RENCONTRE-CONSULTATION-PREBUDGETAIRE-QUEBEC-janvier-2020.pdf \(upa.qc.ca\)](#)

4.2. Coûts pour les entreprises

Afin de se conformer à la nouvelle exigence, la SAAQ estime les coûts pour les agriculteurs et les producteurs forestiers à environ 5,8 M\$.

La méthode de calcul utilisée est celle des coûts et des économies en dollars courants.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Acquisition d'un feu de position rouge	5,8	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	5,8	0

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	5,8	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	5,8	0

4.3. Économies pour les entreprises

TABLEAU 3

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Économies liées à la conformité aux règles	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux qu'à l'habituel	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
Revenus supplémentaires à la suite de l'augmentation des tarifs payables aux entreprises	0	0
Contribution gouvernementale sous différentes formes (de réduction de taxes, crédit d'impôts, subventions, etc.)	0	0
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	0	0

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	5,8	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	5,8	0

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Sachant que le feu de position rouge sera uniquement requis sur les véhicules tractés circulant la nuit, la SAAQ estime que chaque ferme et chaque producteur forestier achèteront 2 feux qui seront alimentés par piles, installés à l'aide d'une base magnétique et activés manuellement avant de circuler. Puisque ce type de feu peut facilement et rapidement être déplacé et installé sur les différents véhicules, un nombre restreint de feux pourra être acheté, ce qui réduira les coûts des propriétaires.

Sachant qu'il y a environ 29 000 fermes ainsi que 29 000 producteurs forestiers au Québec et en présumant le coût d'achat de ce type de feu de position rouge à 50 \$ chacun, la SAAQ estime que les entreprises pourraient avoir à déboursé 5,8 M\$ pour se conformer à la nouvelle exigence.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Considérant que la présente analyse est préliminaire, la consultation publique se fera au moment de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. Si des commentaires résultant de la consultation étaient présentés, l'analyse serait modifiée en conséquence et indiquerait les parties prenantes.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

En plus de répondre à une préoccupation de l'industrie, voici les autres impacts attendus :

Avantages et bénéfices :

- Amélioration de la visibilité des véhicules tractés en période de noirceur;
- Réduction potentielle du risque d'accident.

Inconvénients :

- Aucun

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

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
✓		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus
Analyse et commentaires : La mesure ne présente aucun impact sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les PME puisque le manque de visibilité en période de noirceur s'applique à l'ensemble des remorques de ferme, des machines agricoles tractées et des remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré. Par ailleurs, le coût par véhicule est peu élevé.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La mesure proposée n'affecte pas la compétitivité des entreprises, car la nouvelle obligation pour les ensembles de véhicules agricoles et pour les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré est similaire à celle de l'Ontario.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Considérant que la mesure vise les remorques de ferme, la machinerie agricole tractée et des remorques pour le transport exclusif de bois non ouvré utilisés principalement pour des déplacements locaux et que les provinces limitrophes ont des exigences similaires, aucune disposition particulière n'a à être prise.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

La nouvelle exigence a été élaborée de manière transparente, en consultant la principale partie concernée, soit l'UPA. De plus, cette exigence a été élaborée en s'assurant que le coût ainsi que les règles soient réduits au minimum pour les agriculteurs et les propriétaires de remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré.

10. CONCLUSION

En conclusion, la mesure législative proposée vise à ce que les remorques de ferme, les machines agricoles tractées et les remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré soient munies, la nuit, d'un feu de position rouge installé à l'arrière et visible à une distance d'au moins 150 mètres. Cette nouvelle exigence a pour but d'améliorer la visibilité des véhicules tractés en période de noirceur et ainsi réduire le risque d'accident.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La SAAQ fera connaître cette nouvelle obligation aux agriculteurs ainsi qu'aux propriétaires de remorques utilisées pour le transport exclusif de bois non ouvré en publiant l'information sur son site Internet et en collaborant avec l'UPA pour la diffusion à ses membres. Elle mettra également des personnes-ressources à la disposition des personnes visées, au besoin.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules

333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34

Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin

Directeur général

Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing.

Expert de contenu

Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Jonathan Labonté, ing.

Expert de contenu et rédacteur

Courriel : Jonathan.Labonte@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐

6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non

	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

TITRE 9

**FACILITER L'INSPECTION DES DOSSIERS DES ENTREPRISES DE
TRANSPORT SANS AVOIR À SE PRÉSENTER DANS LES ÉTABLISSEMENTS
DE CELLES-CI**

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Les inspections en entreprise effectuées par Contrôle routier Québec (CRQ) nécessitent des déplacements dans les établissements des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) et demandent du temps qui pourrait être mieux employé à CRQ pour remplir sa mission. Une méthode d'intervention à distance a été développée et autorisée pour répondre aux défis de la crise sanitaire provoqués par la COVID-19. Cette expérience a permis d'établir des méthodes de travail plus efficaces et moins intrusives pour les entreprises.

Contexte

Une méthode d'intervention à distance a été développée et autorisée considérant le contexte de pandémie de la COVID-19.

Constats

Les heures de travail actuellement consacrées aux déplacements dans les établissements des PEVL pourraient être utilisées à meilleur escient pour réaliser d'autres activités comme, par exemple, de la sensibilisation, de la formation et du contrôle. Ce qui soutiendrait notre capacité à assurer une équité concurrentielle entre les entreprises.

Causes

Selon le *Code de la sécurité routière* (CSR), un contrôleur routier a le pouvoir d'exiger certains documents seulement lorsqu'il se présente chez un PEVL.

Justification de la nécessité de l'intervention de l'État

L'État régit les lois et règlements qui encadrent les pouvoirs des contrôleurs routiers.

Proposition du projet

Il est proposé de permettre de façon pérenne aux contrôleurs routiers d'exiger à distance que tous renseignements, documents, registres, comptes, dossiers et tous autres documents qu'un PEVL doit tenir et conserver, lui soient transmis.

Impacts

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts liés aux formalités administratives estimés à 0,19 M\$. Les coûts supplémentaires pour les entreprises seront exclusivement issus du temps requis afin de transmettre les documents, puisque la mesure ne crée pas de nouvelles exigences. Toutefois, des gains d'efficience sont à prévoir pour les PEVL qui sont évalués à 0,34 M\$. Au final, il en résulte des gains d'efficience nets de 0,15 M\$ pour l'industrie. Cette mesure prévoit également d'autres bénéfices qualitatifs pour les PEVL comme la diminution du facteur « stress » habituellement généré par le contrôle en entreprise et elle n'a aucun impact anticipé sur l'emploi.

Exigences spécifiques

Bien que la mesure n'offre pas d'adaptation spécifiquement destinée aux PME, elle sera appliquée de façon équitable pour tous les PEVL. Par la même occasion, elle sera harmonisée à la réglementation en vigueur en Ontario.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

Par mesure d'exception, dans le cadre de la crise sanitaire, avec la collaboration du directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP), une méthode d'intervention à distance a été développée afin d'assurer la santé et la sécurité des contrôleurs routiers et d'éviter de mettre à risque les PEVL. Elle a été autorisée temporairement par le DPCP. Cette expérience a permis d'établir des méthodes de travail plus efficaces et moins intrusives pour les entreprises.

Contexte

CRQ effectue des inspections en entreprise afin de s'assurer que les PEVL respectent leurs obligations. CRQ, en assurant le respect des obligations des PEVL, offre aux entreprises un environnement d'affaires équitables. Ces inspections sont réalisées par les contrôleurs routiers dans les établissements des PEVL qui sont situés sur l'ensemble du territoire de la province. Le fonctionnement avant la pandémie :

- pouvait causer du stress lors de l'inspection en entreprise par un contrôleur routier qui requerrait, par ce fonctionnement, des réponses immédiates et une personne dédiée pour lui répondre au moment du contrôle;
- limitait les moyens de transmissions de documents.

Constats

De 2015 à 2019, 1 300 inspections en entreprise ont été réalisées en moyenne annuellement. Cela représente approximativement 2 500 heures de travail par année pour se déplacer aux établissements des PEVL pour CRQ.

Ce temps consacré aux déplacements aurait pu être utilisé à meilleur escient. Ainsi, il aurait été possible de contrôler davantage de PEVL pour assurer le respect de leurs obligations et ainsi favoriser l'équité concurrentielle ou de réaliser plus d'activités de sensibilisation afin d'améliorer la sécurité des usagers et de la protection du réseau routier.

Causes

Selon l'article 519.71 du CSR, un contrôleur routier a le pouvoir d'exiger certains documents seulement lorsqu'il se présente dans l'établissement d'un PEVL.

Justification de la nécessité de l'intervention de l'État

Puisque l'État régit les lois et règlements appliqués par les contrôleurs routiers, il doit intervenir afin de bonifier leur pouvoir d'inspection afin de rendre pérenne l'amélioration des pratiques en matière d'inspection.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de permettre de façon pérenne au contrôleur routier d'exiger à distance que tous renseignements, documents, registres, comptes, dossiers et tous autres documents qu'un PEVL doit tenir et conserver, lui soient transmis.

Cette modification au CSR se veut comme une méthode d'intervention additionnelle au pouvoir existant du contrôleur routier de se présenter dans l'établissement de l'entreprise pour exiger en personne des documents.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme la possibilité pour l'agent de la paix de pénétrer à tout moment dans l'établissement d'un PEVL et d'exiger certains registres et dossiers est encadrée par l'article 519.71 du CSR, il n'existe actuellement pas d'option non réglementaire permettant d'élargir ces pouvoirs sans apporter une modification à la Loi.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

Secteurs touchés

Selon le *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord* (SCIAN) 2.0 2017 :

Secteur 484 - Transport par camion. Ces établissements offrent principalement des services de transport de marchandises par camion de façon locale ou sur de longues distances.

Secteur 485 – Transport en commun et transport terrestre de voyageurs. Ces établissements offrent principalement des services de transport de voyageurs à l'aide d'un matériel conçu à cet effet.

Nombre d'entreprises touchées

Les entreprises ciblées par la présente mesure sont les PEVL qui seront inspectés, soit environ 1 300 par année.

Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés

La majorité des entreprises touchées par la présente mesure sont des PME.

Sources

¹<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/484>

²<https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/485>

4.2 Coûts pour les entreprises

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts liés aux formalités administratives estimés à 0,19 M\$ par année. Aucun coût n'est engendré pour la conformité aux règles et il n'y a aucun manque à gagner pour les entreprises.

Coûts liés aux formalités administratives

Les modifications entraîneront des coûts supplémentaires aux entreprises visées par cette mesure puisqu'elles devront colliger l'ensemble des documents exigés, les numériser dans le cas d'une transmission par voie électronique et préparer l'envoi au contrôleur routier. Il est à noter qu'aucun nouveau document ne sera exigé par la présente mesure puisque celle-ci entraînera seulement des modifications au niveau des modes de transmission.

TABLEAU 1

Coûts liés aux formalités administratives

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et autres documents exigés	0	0,19
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0,19

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles.

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0,19
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0	0,19

(1) Le coût par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles.

4.3 Gains d'efficacité pour les entreprises

La mesure proposée engendrera des gains d'efficacité qui pourraient se traduire par des économies estimées à 0,34 M\$ par année. Aucune économie n'est engendrée par l'achat d'équipements moins coûteux ou des revenus supplémentaires.

Une modification au CSR permettant aux contrôleurs routiers de réaliser les inspections à distance signifie que le PEVL n'aura plus besoin de mettre à disposition un espace de travail ainsi qu'un employé pendant le contrôle en entreprise afin de fournir les documents et répondre aux questions du contrôleur routier. Cela représente un allègement financier pour l'entreprise en matière de salaire versé à l'employé durant cette période.

TABLEAU 3

Gains d'efficacité pour les entreprises (en millions de dollars)

	Période d'implantation	Gains d'efficacité par année (implantation et récurrent) ⁽¹⁾
Gains d'efficacité potentiels liés aux formalités administratives	0	0,34
TOTAL DES GAINS D'EFFICACITÉ POUR LES ENTREPRISES	0	0,34

(1) Les économies par année en dollars courants permettant de démontrer l'ampleur des économies produites à la suite de nouvelles règles introduites.

4.4. Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts liés aux formalités administratives estimés à 0,19 M\$. Toutefois, des gains d'efficacité se traduisant par des gains monétaires, estimés à 0,34 M\$ seraient à prévoir pour les PEVL. Finalement, il en résulte des gains d'efficacité nets de 0,15 M\$ pour l'ensemble de l'industrie.

TABLEAU 4

Synthèse des coûts et des gains d'efficacité (en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts et gains d'efficacité par année ⁽¹⁾
Total des coûts pour les entreprises	0	0,19
Total des gains d'efficacité pour les entreprises	0	0,34
GAINS D'EFFICACITÉ NETS POUR LES ENTREPRISES	0	0,15

(1) Les coûts par année et les économies par année en dollars courants permettent de comprendre l'importance des coûts et des économies à la suite de nouvelles règles introduites.

4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des gains d'efficience

- Les coûts et les gains d'efficience ont été estimés dans un contexte d'une petite ou moyenne entreprise (PME), considérant que les PEVL sont à majorité des PME. Pour ces PME, il a été évalué, avec les données de 2020-2021, qu'en moyenne 6 dossiers véhicules et 4 dossiers conducteurs sont vérifiés par inspection;
- Les coûts et les gains d'efficience ont également été appliqués à la moyenne de 1300 entreprises touchées par année afin d'évaluer le maximum pour les PEVL si l'ensemble des inspections se fait à distance avec la mesure proposée.

Hypothèses spécifiques à l'estimation des coûts

- Les coûts pour une entreprise offrant des services de transport par camion ou des services de transport en commun et transport terrestre de voyageurs sont similaires puisqu'elles ont les mêmes obligations à l'égard de la tenue de dossiers et de la conservation de documents en tant que PEVL;
- Les PEVL ne détiennent pas de dossiers électroniques et devront prendre le temps requis afin de les numériser;
- Sans égard au moyen de transmission des documents, un représentant du PEVL prendra en moyenne 1 heure pour les colliger et préparer l'envoi;
- Chaque dossier conducteur contient approximativement 250 pages et chaque dossier véhicule 40 pages;
- La SAAQ estime à 20 secondes par page pour numériser les documents lors de l'envoi par voie électronique;
- Le salaire horaire des employés dans les secteurs de transport, calculé selon une moyenne pondérée du nombre d'établissements, est de 26,20\$.
- Basé sur l'expérience acquise au cours de la dernière année, la SAAQ estime que 60% des PEVL inspectés transmettront leurs documents par voie électronique et la différence par courrier recommandé.
- Selon Poste Canada, la transmission des documents par Xpresspost avec signature coûte approximativement 28,20 \$ pour un colis de 1 pied par 1 pied.

Hypothèses spécifiques à l'estimation des gains d'efficience

- La SAAQ estime qu'un représentant du PEVL doit être disponible pendant une durée de 10 heures afin de laisser le contrôleur routier se présenter, déterminer les dossiers qu'il vérifiera, vérifier les dossiers « conducteur » et « véhicule », lui expliquer la suite de l'intervention et répondre à toutes ses questions. L'inspection à distance dispensera le PEVL de cette obligation de présence avec le contrôleur tout au long de la vérification.

4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des gains d'efficience

Cette analyse d'impact réglementaire est préliminaire, car aucune consultation des parties prenantes n'a été effectuée. Les hypothèses des coûts et des gains d'efficience ont été établies en fonction des informations disponibles. Une consultation se fera lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale. Le cas échéant, à la suite des commentaires, les sections nécessitant des modifications seront mises à jour.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Avantages et bénéfices

- Les représentants des PEVL ne seront plus soumis au facteur « stress » habituellement généré par la présence d'un contrôleur routier dans les installations de l'entreprise, qui sont parfois des résidences personnelles.
- Les entreprises devront transmettre leurs documents par tout moyen permettant d'en prouver la réception à un moment précis. Par exemple, par courrier recommandé, par huissier ou par courrier électronique.
- La transmission des documents à distance permet une flexibilité dans la charge de travail du PEVL et a un impact positif sur l'efficacité et l'efficience des méthodes de travail de CRQ.
- Pour la SAAQ, le temps précédemment consacré aux déplacements pourrait être utilisé à meilleur escient. Ainsi, il serait possible de contrôler davantage de PEVL pour assurer le respect de leurs obligations et ainsi favoriser l'équité concurrentielle, ou encore réaliser plus d'activités de sensibilisation afin d'améliorer la sécurité des usagers et de la protection du réseau routier.

Inconvénients

- Les PEVL auront la possibilité d'effectuer un contrôle qualité de leurs documents et d'apporter des modifications, le cas échéant, avant de les transmettre aux contrôleurs routiers pour inspection.
- Les inspections à distance ne favorisent pas la découverte fortuite de documents/informations. Cela augmente donc le risque d'obtenir moins d'informations/documents à analyser.

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

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

✓	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
✓		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus
Analyse et commentaires : La mesure ne présente aucun impact sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

On ne retrouve aucune adaptation visant spécifiquement les PME, puisque les changements apportés aux moyens de transmission seront équitablement applicables à tous les types d'entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La modification au CSR permettant des inspections à distance au Québec fera en sorte qu'elle sera plus souple comme en Ontario. Depuis janvier 2021, cette province s'est dotée d'une réglementation afin de pouvoir effectuer des inspections à distance. La loi et la réglementation provinciale ont été modifiées dans ce sens.

Le Nouveau-Brunswick a entrepris des démarches, largement basées sur celles du Québec, afin de légiférer sur les inspections à distance.

Par le fait même, les règles au Québec ne seront pas plus contraignantes que celles de nos partenaires et n'entraîneront pas de perte de compétitivité pour les entreprises du Québec.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La mesure proposée ne requiert pas d'harmonisation des règles avec les autres administrations provinciales ni avec d'autres partenaires commerciaux du Québec, d'autant plus que l'Ontario a réalisé une démarche similaire afin de permettre les inspections à distance et le Nouveau-Brunswick entreprend des démarches similaires.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Bien que les parties prenantes n'aient pu être consultées au moment de la rédaction de cette analyse préliminaire, elles le seront lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale.

Les modifications ont été élaborées en s'assurant que les coûts pour les entreprises sont réduits à l'essentiel.

Cette mesure est nécessaire, simple et permettra d'améliorer les façons de faire à CRQ de même qu'éliminer les irritants pour les entreprises et leur offrir une certaine souplesse.

10. CONCLUSION

En plus de favoriser la sécurité des usagers de la route, la protection du réseau routier et l'équité concurrentielle, cette mesure devrait avoir un impact positif sur l'efficacité et l'efficience des inspections en entreprise et devrait générer des gains d'efficience pour les PEVL.

Pour les entreprises, ces nouvelles méthodes d'envoi de documents permettront des économies de temps, une plus grande flexibilité des méthodes de travail et, ultimement, des économies de coûts relativement aux formalités administratives.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La méthode d'inspection à distance développée par CRQ prévoit des modalités pour faciliter la transmission des documents par les PEVL comme des documents de support (ex. : aide-mémoire, guides, etc.). Les contrôleurs routiers pourront également offrir de l'accompagnement, au besoin.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Madame Triantafilli Velmahos

Direction du soutien aux activités de contrôle

Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules

Société de l'assurance automobile du Québec

Courriel : Triantafilli.Velmahos@saaq.gouv.qc.ca

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire exécutif	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État ?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires ?	☒	☐
6	Évaluations des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐

6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou dans le cas contraire est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

ANNEXE - PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC POUR CHACUNE DES MESURES

TITRE 1

**AUTORISER LA SAAQ À IMPUTER DES INTÉRÊTS SUR LE REMBOURSEMENT D'INDEMNITÉS
AYANT ÉTÉ OBTENUES À LA SUITE D'UNE FRAUDE**

Direction générale des recours et de l'expertise-conseil en services aux accidentés
Vice-présidence à l'indemnisation des accidentés
333, boulevard Jean-Lesage, S-4-11
Québec (Québec) G1K 8J6

Madame Nancy LaRue
Courriel : Nancy.Larue@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 2

HAUSSER LE SEUIL POUR DISPOSER D'UN VÉHICULE SAISI NON RÉCLAMÉ

Direction de l'évolution des normes et des partenariats d'affaires
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
333, boulevard Jean-Lesage, C-3-16
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur Jacques Paquet
Courriel : Jacques.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 3

RETIRER LA FORMULE D'INDEXATION DES FRAIS DE REMORQUAGE DES VÉHICULES SAISIS

Direction de l'évolution des normes et des partenariats d'affaires
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
333, boulevard Jean-Lesage, C-3-16
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur Jacques Paquet
Courriel : Jacques.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 4

PERMETTRE L'UTILISATION DE FEUX VERTS –DÉPANNEUSES

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin, directeur général
Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Paul-Philippe Frenette, ing., expert de contenu
Courriel : Paul-Philippe.Frenette@saaq.gouv.qc.ca

Madame Mélissa Potvin, rédactrice
Courriel : Melissa.Potvin@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 5

RENDRE OBLIGATOIRE L'UTILISATION D'UN DISPOSITIF DE CONSIGNATION ÉLECTRONIQUE PAR LES CONDUCTEURS ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin, directeur général
Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing., expert de contenu
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Madame Geneviève Lachance, experte de contenu et rédactrice
Courriel : Genevieve.Lachance@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 6

AUTORISER LA MISE EN CIRCULATION DES VÉHICULES ROUTIERS DE TYPE MILITAIRE SUR LE CHEMIN PUBLIC

Direction du pilotage de l'immatriculation et du permis de conduire
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier
333, boulevard Jean-Lesage, bureau C-1-38
Québec (Québec) G1K 8J6

Madame Sophie Rochefort
Courriel : Sophie.Rochefort@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 7

REMORQUES DE CHANTIER

- a) DISPOSITIFS D'ÉCLAIRAGE ET SIGNAUX D'AVERTISSEMENT OBLIGATOIRES
- b) EXEMPTION RELATIVE AU GARDE-BOUE

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin, directeur général
Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing., expert de contenu
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Jonathan Labonté, ing., expert de contenu
Courriel : Jonathan.Labonte@saaq.gouv.qc.ca

Madame Mélissa Potvin, rédactrice
Courriel : Melissa.Potvin@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 8

REMORQUES DE FERME, MACHINES AGRICOLES TRACTÉES ET REMORQUES UTILISÉES POUR LE TRANSPORT EXCLUSIF DE BOIS NON OUVRÉ – FEU DE POSITION

Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin, directeur général
Courriel : Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Alexandre Guay, ing., expert de contenu
Courriel : Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca

Monsieur Jonathan Labonté, ing., expert de contenu et rédacteur
Courriel : Jonathan.Labonte@saaq.gouv.qc.ca

TITRE 9

FACILITER L'INSPECTION DES DOSSIERS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT SANS AVOIR À SE PRÉSENTER DANS LES ÉTABLISSEMENTS DE CELLES-CI

Direction du soutien aux activités de contrôle
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34
Québec (Québec) G1K 8J6

Madame Triantafilli Velmahos
Courriel : Triantafilli.Velmahos@saaq.gouv.qc.ca