

Préliminaire

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**La masse nette de certains véhicules routiers
convertis à l'électricité**

Société de l'assurance automobile du Québec

Août 2021

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Au Québec, la classe 5 autorise la conduite d'un véhicule automobile de deux essieux dont la masse nette est inférieure à 4 500 kg. Les véhicules similaires, mais de masse nette supérieure exigent généralement du conducteur qu'il soit titulaire d'un permis de classe 3.

L'électrification de certains petits camions à deux essieux équipés d'un moteur à essence ou au diesel d'une masse nette légèrement inférieure à 4 500 kg a pour effet d'augmenter leur poids juste au-dessus de celui autorisé pour qu'ils puissent être conduits avec un permis de la classe 5, après leur conversion à l'électricité. Le surpoids découle du poids des batteries ajoutées.

L'exigence d'embaucher des conducteurs de la classe 3, bien que la configuration du véhicule reste identique avant et après la conversion, freine les entreprises à prendre le virage vert pour leurs véhicules.

Afin d'encourager l'électrification des véhicules routiers, le ministre des Transports, par l'Arrêté numéro 2018-12, a autorisé pour certains véhicules convertis à l'électricité, la suspension de l'application de la définition de la masse nette du *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers* (RIVR) et du *Règlement sur les permis* (RP), ainsi que l'information à inscrire sur le certificat de pesée de ces véhicules selon ce qui est prévu à l'article 48 du RIVR. L'arrêté est entré en vigueur le 12 juillet 2018. Il a été prolongé jusqu'au 12 juillet 2023, le temps d'apporter la modification réglementaire.

Ces dispositions permettent globalement d'exclure le poids de la batterie de la masse nette du véhicule converti à partir des informations exigées sur le certificat de pesée. Ceux dont le certificat d'immatriculation présente une masse nette inférieure à 4 500 kg peuvent ainsi être conduits avec un permis de la classe 5.

La mesure proposée vise à rendre permanentes les modifications apportées au *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers* et au *Règlement sur les permis* par l'Arrêté numéro 2018-12 du ministre des Transports concernant la masse nette de certains véhicules routiers convertis à l'électricité.

Contrairement au Québec, toutes les autres administrations canadiennes autorisent la conduite des véhicules visés par la mesure avec un permis de la classe 5. Cette situation génère une iniquité concurrentielle et pourrait détourner les investisseurs potentiels dans une industrie plus verte vers d'autres administrations canadiennes.

Il est estimé que l'adoption de la mesure n'engendre aucun coût ou économie supplémentaires pour les entreprises utilisant ce type de camion ou pour celles qui les convertissent. De plus, elle n'aura un impact sur l'emploi.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Contexte

Des entreprises utilisent fréquemment de petits camions dans le cadre de leurs activités, par exemple pour la livraison du courrier et de colis. Il s'agit très majoritairement de véhicules propulsés à l'essence pouvant généralement être conduits avec un permis de la classe 5 au Québec pourvu qu'il s'agisse d'un camion à deux essieux dont la masse nette, c'est-à-dire le poids du véhicule avec tous ses équipements, mais sans son chargement, est de moins de 4 500 kg.

Des travaux ont permis de réaliser la conversion à l'énergie électrique de ces camions, ce qui s'inscrit dans la poursuite de l'objectif gouvernemental en mobilité durable et électrification des transports. En effet, le Québec vise la mobilité durable dans le secteur du transport en favorisant la transition vers une économie à faible empreinte carbone, notamment par une électrification des transports.

Une problématique a été soulevée en lien avec la conversion à l'énergie électrique des camions de livraison à deux essieux dont la masse nette originale est légèrement inférieure à 4 500 kg. L'ajout du poids des batteries nécessaires à l'atteinte d'une autonomie raisonnable a pour conséquence que la masse nette du véhicule ainsi transformé dépasse de quelques centaines de kilogrammes les 4 500 kg. Ce faisant, leurs conducteurs devraient détenir un permis de classe 3 pour les conduire, ce qui les obligerait à satisfaire aux conditions d'admissibilité d'une telle classe.

L'effet du poids de la batterie, sans laquelle la masse nette du véhicule reste sous les 4 500 kg, est négligeable et ne génère pas d'enjeu de sécurité pour le conducteur.

Au Québec, la classe 5 autorise la conduite d'un véhicule automobile de deux essieux dont la masse nette est inférieure à 4 500 kg. Les véhicules similaires, mais de masse nette supérieure exigent généralement du conducteur qu'il soit titulaire d'un permis de classe 3.

L'électrification de certains petits camions à deux essieux équipés d'un moteur à essence ou au diesel d'une masse nette légèrement inférieure à 4 500 kg a pour effet d'augmenter leur poids juste au-dessus de celui autorisé pour qu'ils puissent être conduits avec un permis de la classe 5, après leur conversion à l'électricité. Le surpoids découle du poids de la batterie ajoutée.

L'exigence d'embaucher des conducteurs de la classe 3, bien que la configuration du véhicule reste identique avant et après la conversion, freine les entreprises à prendre le virage vert pour leurs véhicules.

Afin d'encourager l'électrification des véhicules routiers, le ministre des Transports, par l'Arrêté numéro 2018-12, a autorisé, pour certains véhicules convertis à l'électricité, la suspension de l'application de la définition de la masse nette du *Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers* (RIVR) et du *Règlement sur les permis* (RP) ainsi que l'information à inscrire sur le certificat de pesée de ces véhicules selon ce qui est prévu à l'article 48 du RIVR.

Ces dispositions permettent globalement d'exclure le poids des batteries de la masse nette du véhicule converti à partir des informations exigées sur le certificat de pesée. Ceux dont le

certificat d'immatriculation présente une masse nette inférieure à 4 500 kg peuvent ainsi être conduits avec un permis de la classe 5.

Malgré les avancées technologiques significatives, les efforts n'ont pas permis jusqu'à maintenant de réduire suffisamment le poids des batteries pour assurer une masse nette inférieure à 4 500 kg de certains véhicules suivant leur conversion.

L'objectif de réduction de poids des batteries n'étant pas encore atteint, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sont de nouveau interpellés afin de maintenir les efforts d'électrification des véhicules en prolongeant l'Arrêté numéro 2018-12 jusqu'au 12 juillet 2023 et de pérenniser la mesure.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le projet vise à faire une modification de la définition de la masse nette d'un véhicule afin de permettre que la masse nette des véhicules à essence ayant été convertis en véhicule entièrement électrique rechargeable n'inclut pas le poids des batteries.

Avant la prise de l'arrêté ministériel, la définition de « masse nette » à l'article 2 du RIVR et à l'article 1 du RP ne prévoyait pas la possibilité de soustraire le poids de la batterie de la masse nette d'un camion à deux essieux, qui a subi une transformation pour le rendre à propulsion exclusivement électrique, équipé d'une batterie rechargeable par branchement au réseau électrique.

La « masse nette » était ainsi définie comme suit : « la masse du véhicule routier telle qu'indiquée par le fabricant, lors de son expédition, ou celle indiquée sur le certificat de pesée lorsque le véhicule routier a subi une transformation ou a été muni d'un accessoire ou d'un équipement pour le rendre conforme à l'usage particulier auquel il est destiné ».

L'article 48 du RIVR ne prévoyait pas non plus la possibilité d'indiquer sur le certificat de pesée la masse nette d'un tel véhicule après sa transformation ainsi que le poids de la batterie, lesquels sont établis par celui qui a procédé à la transformation :

« Le propriétaire d'un véhicule routier doit fournir un certificat de pesée lors de sa demande d'immatriculation et du droit de le mettre en circulation :

1° si le véhicule routier a subi une transformation pour le rendre conforme à l'usage auquel il est essentiellement destiné;

2° s'il veut obtenir une modification de la masse nette inscrite dans le registre de la Société. »

Le projet actuel vise à rendre pérennes les dispositions de l'arrêté ministériel. Ainsi :

1° la définition de « masse nette » continuera de se lire comme suit :

a) à l'article 2 du RIVR « « masse nette » : la masse du véhicule routier telle qu'indiquée par le fabricant, lors de son expédition, ou celle indiquée sur le certificat de pesée lorsque le véhicule routier a subi une transformation ou a été muni d'un accessoire ou d'un équipement pour le rendre conforme à l'usage particulier auquel il est destiné; lorsque le véhicule routier est un camion à deux essieux qui a subi une transformation visant à remplacer le moteur dont il est muni pour rendre le véhicule à propulsion exclusivement électrique équipé d'une batterie

rechargeable par branchement au réseau électrique, la masse nette du véhicule est établie en y soustrayant, après sa transformation, le poids de la batterie; »;

b) à l'article 1 du RP : « « masse nette » : la masse du véhicule routier telle qu'indiquée par le fabricant, lors de son expédition, ou celle indiquée sur le certificat de pesée lorsque le véhicule routier a subi une transformation ou a été muni d'un accessoire ou d'un équipement pour le rendre conforme à l'usage particulier auquel il est destiné; lorsque le véhicule routier est un camion, tel que défini au troisième alinéa de l'article 28.3, à deux essieux qui a subi une transformation visant à remplacer le moteur dont il est muni pour rendre le véhicule à propulsion exclusivement électrique équipé d'une batterie rechargeable par branchement au réseau électrique, la masse nette du véhicule est établie en y soustrayant, après sa transformation, le poids de la batterie; »;

2°l'article 48 du RIVR continuera de se lire comme suit, par l'ajout du paragraphe 1.1 suivant : « 1.1 si le véhicule routier est un camion à deux essieux qui a subi une transformation visant à remplacer le moteur dont il est muni pour rendre le véhicule à propulsion exclusivement électrique équipé d'une batterie rechargeable par branchement au réseau électrique; le certificat de pesée doit alors indiquer la masse nette du véhicule après sa transformation ainsi que le poids de la batterie, lesquels doivent être établis par celui qui a procédé à la transformation; ».

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Il est nécessaire d'adopter la réglementation en vigueur pour permettre aux détenteurs de permis de classe 5 de conduire les véhicules convertis et ainsi encourager l'électrification de camions à deux essieux.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

- a) Secteurs touchés : Toutes entreprises utilisant le type de véhicules touchés pourront bénéficier de cette mesure, notamment les entreprises de livraison.
- b) Nombre d'entreprises touchées : le nombre d'entreprises touchées ne peut être déterminé, car la mesure bénéficie à une multitude de secteurs d'activités.
- c) Caractéristiques additionnelles du(des) secteur(s) touché(s) : La SAAQ estime que ce seront principalement des PME qui seront touchées par cette mesure.

4.2. Coûts pour les entreprises

La solution proposée n'engendrera aucun supplément pour les entreprises qui utilisent ou qui convertissent ces véhicules puisqu'il n'existe aucune différence avec ce qui est actuellement exigé en vertu de l'arrêté.

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

Il est estimé qu'il n'y a aucun coût ou économie pour les entreprises, puisque la mesure ne fait que rendre pérennes les exigences déjà existantes.

Il est possible que la demande pour des véhicules convertis augmente à la suite des modifications réglementaires apportées. Toutefois, ce sera un choix d'entreprise que d'acheter ou non des véhicules convertis. Ce choix sera influencé par les orientations stratégiques de leur organisation.

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

Cette analyse d'impact réglementaire est préliminaire. La consultation des parties prenantes se fera au même moment que la prépublication du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec*. En fonction des commentaires reçus, des modifications pourront être apportées à ce document.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

La mesure permettra à ceux qui achètent ce type de véhicules d'électrifier leur flotte et donc de réduire leurs coûts de carburant et de contribuer à l'effort d'électrification, tout en n'ayant pas à embaucher des chauffeurs professionnels détenant un permis de conduire de classe 3, limitant ainsi leurs coûts de main-d'œuvre.

Ceux qui convertissent les véhicules à l'électricité auront plus de facilités à les vendre, car les entreprises qui les achètent n'auront pas à chercher des conducteurs spécialisés avec classe 3.

L'intérêt de la pérennisation de la mesure concernerait particulièrement les véhicules Ford E-450 et F-59 dont la configuration semble susciter un engouement autant dans le secteur de la livraison de colis en pleine croissance (vente en ligne) que pour les entreprises de services et de construction. D'autant plus qu'ils peuvent facilement être convertis à l'électricité.

La pérennisation de la mesure répondrait aux efforts et au soutien pour l'électrification des transports visé par le « Plan pour une économie verte 2030 » du gouvernement du Québec sans compromettre la sécurité routière.

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

Les entreprises qui feront l'achat de ces véhicules pourront continuer de recruter des conducteurs ne disposant que d'un permis de conduire de classe 5 ce qui n'engendra aucun effet sur l'emploi.

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

✓ Appréciation ⁽¹⁾	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	
X	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 : Aucun impact sur l'emploi n'est prévu.	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Puisque la modification réglementaire n'engendre aucun coût pour les entreprises, il n'y a pas lieu de moduler les exigences pour tenir compte de la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La mesure s'avère nécessaire puisque contrairement au Québec, toutes les autres administrations canadiennes autorisent la conduite des véhicules visés avec un permis de la classe 5. Si la situation n'est pas corrigée de façon pérenne, cela générerait une iniquité concurrentielle et pourrait détourner les investisseurs potentiels dans une industrie plus verte vers d'autres administrations canadiennes.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La pérennisation de la mesure permettra au Québec de s'harmoniser et de maintenir l'équilibre commercial avec ses partenaires canadiens.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

La mesure respecte les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif puisqu'elle vise notamment à répondre à un problème clairement défini. Les règles sont simples et facilement applicables par les entreprises visées par la mesure. Il n'y a aucun coût pour les entreprises.

10. CONCLUSION

La mesure proposée répond aux besoins exprimés des entreprises qui convertissent à l'électricité des camions à deux essieux équipés d'un moteur à essence ou au diesel d'une masse nette légèrement inférieure à 4 500 kg.

Les entreprises qui procèdent à l'achat de ces véhicules convertis pourront ainsi contribuer à l'effort d'électrification, tout en étant en mesure d'engager des chauffeurs de camion disposant d'un permis de conduire de classe 5.

La pérennisation de la mesure permettra au Québec de s'harmoniser et de maintenir l'équilibre commercial avec ses partenaires canadiens.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Comme il s'agit de la pérennisation d'une mesure déjà en place, il n'y a pas de mesure d'accompagnement spécifique à prévoir.

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, C-3-16

Québec (Québec) G1K 8J6

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		
6.2.1	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 ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	x	
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² 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 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	

1. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0\$.

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	