

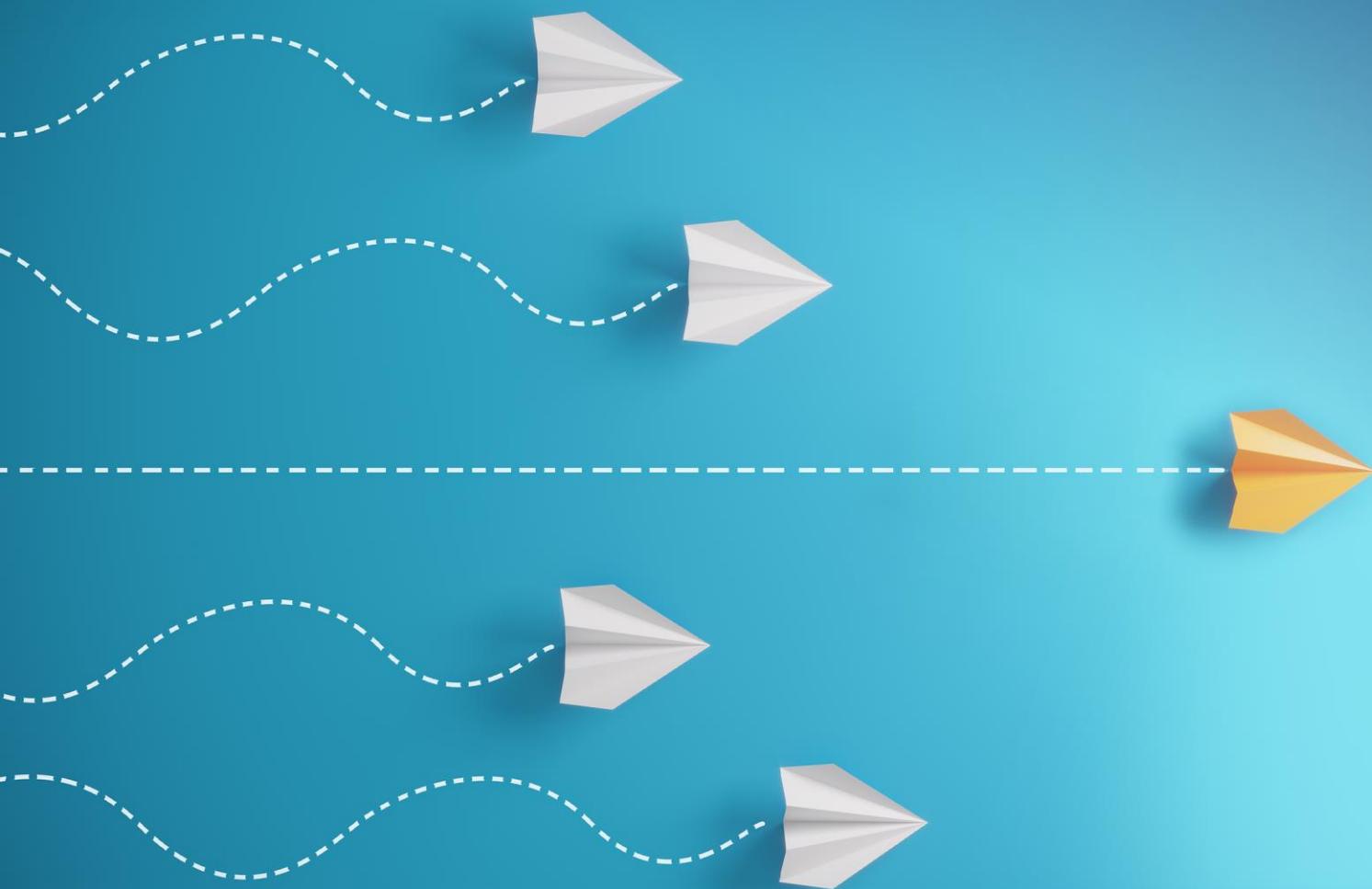
# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

**Projet de règlement modifiant le *Règlement sur les permis* afin d'introduire des dispositions relatives aux règles et conditions d'accès à la conduite d'un véhicule routier**

Société de l'assurance automobile du Québec

31 octobre 2024





## SOMMAIRE

### État de situation

En raison de la densité croissante de la circulation sur les routes et de l'évolution des risques pour la sécurité routière, le Québec souhaite poursuivre ses efforts d'amélioration des règles d'accès à la conduite.

Cette amélioration s'obtient par un projet de règlement modifiant le *Règlement sur les permis (Règlement)*. Dans l'ensemble, le *Règlement* détermine la classe de permis permettant la conduite d'un type de véhicule donné. Il prescrit aussi les conditions d'obtention de chacune des classes de permis, dans la perspective de favoriser un accès sécuritaire à la conduite. Il prévoit par ailleurs des exceptions en vertu desquelles des personnes peuvent déplacer un véhicule même si elles n'ont pas la classe de permis normalement exigée pour le conduire. Cependant, le *Règlement* ne précise pas la classe de permis permettant la conduite de certains véhicules dans des circonstances particulières ou lorsqu'ils présentent un agencement inhabituel<sup>1</sup>. L'absence ou le manque de précisions peuvent alors mener à des interprétations différentes de la part des utilisateurs et des agents de la paix, ces derniers allant jusqu'à tolérer des situations non conformes lors d'interventions sur la route.

### Proposition du projet

Les mesures proposées dans le *Règlement* visent à améliorer le bilan routier, de même qu'à moderniser des règles d'accès aux classes de permis et à les harmoniser avec ce qui se fait ailleurs au Canada.

Les modifications proposent essentiellement de favoriser la conduite de véhicules par des personnes ayant davantage de compétences et de préciser le *Règlement* pour remédier au manque de clarté ou à l'absence de dispositions autorisant la conduite de certains véhicules.

Dans l'ensemble des mesures proposées, deux concernent les entreprises :

- l'autorisation de la conduite avec un permis de la classe 3 d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque;
- la précision des dispositions relatives aux véhicules dont la conduite est généralement autorisée avec un permis des classes 2, 3, 4A ou 4B, qui peuvent exceptionnellement être déplacés par un conducteur qui ne détient pas un permis de la classe normalement exigée.

---

1. Par exemple, le *Règlement* ne précise pas la classe exigée pour conduire une moto à trois roues durant la formation, ni celle requise pour conduire un tracteur routier auquel n'est attelée aucune remorque ou semi-remorque.

## **Impacts**

La révision de l'encadrement de la conduite d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque, de même que les précisions du contexte dans lequel des déplacements peuvent être réalisés exceptionnellement par un conducteur qui ne détient pas un permis de la classe normalement exigée, n'imposent aucune obligation ni responsabilité supplémentaire aux entreprises, puisqu'elles n'impliquent pas l'ajout de nouvelles règles. Ces mesures permettront toutefois de maintenir la sécurité sur les routes, tout en assurant la conformité réglementaire et en facilitant l'application du *Règlement* par les agents de la paix.

## **Impacts sur les petites et moyennes entreprises (PME)**

Les mesures sur la conduite d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque et sur la régularisation de la disposition autorisant la conduite de véhicules dans un contexte de déplacement exceptionnel concernent toutes les entreprises de la même façon et sans discrimination. Les mesures ne nuisent donc pas à la compétitivité des entreprises, peu importe leur taille et leur secteur.

## **Impact sur l'emploi**

La mesure sur la conduite avec un permis de la classe 3 d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque, de même que celle relative à la conduite de véhicules dans un contexte de déplacement exceptionnel, n'ont pas d'impact anticipé sur l'emploi, puisqu'elles confirment un usage actuellement toléré pour la première et une disposition déjà présente au *Règlement* pour la seconde.

## TABLE DES MATIÈRES

|  |    |
|--|----|
| <b>SECTION 1</b>   | 1  |
| <b>CONDUITE, AVEC UN PERMIS DE LA CLASSE 3, D'UN TRACTEUR ROUTIER DE TROIS ESSIEUX OU PLUS, OU DE DEUX ESSIEUX ET DE MASSE NETTE DE 4 500 KG OU PLUS, AUQUEL N'EST ATTELÉ AUCUN VÉHICULE</b> |    |
| 1. SOMMAIRE  | 2  |
| 1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME   | 4  |
| 1.1.1 Nature du problème   | 4  |
| 1.1.2 Contexte   | 4  |
| 1.1.3 Constats   | 4  |
| 1.1.4 Cause du problème  | 4  |
| 1.1.5 Intervention de l'État   | 5  |
| 1.2 PROPOSITION DU PROJET  | 5  |
| 1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES   | 5  |
| 1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS   | 5  |
| 1.4.1 Description des secteurs touchés   | 5  |
| 1.4.2 Coûts pour les entreprises   | 5  |
| 1.4.3 Économies pour les entreprises   | 6  |
| 1.4.4 Synthèse des coûts et des économies  | 7  |
| 1.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies  | 7  |
| 1.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies   | 7  |
| 1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée   | 7  |
| 1.5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI   | 8  |
| 1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES(PME)   | 8  |
| 1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES  | 8  |
| 1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES  | 9  |
| 1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION  | 9  |
| 1.10 CONCLUSION  | 9  |
| 1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT  | 9  |
| 1.12 PERSONNES-RESSOURCES  | 9  |
| 1.13 LES ÉLÉMENS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE  | 10 |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>SECTION 2 .....</b>   | <b>12</b> |
| <b>PRÉCISION DU CADRE DANS LEQUEL LES VÉHICULES DONT LA CONDUITE EST GÉNÉRALEMENT AUTORISÉE AVEC UN PERMIS DE LA CLASSE 2, 3, 4A OU 4B PEUVENT EXCEPTIONNELLEMENT ÊTRE DÉPLACÉS PAR UN TITULAIRE DE PERMIS DE LA CLASSE 3, 4A, 4B OU 5 (articles 16 et 30 du <i>Règlement</i>)</b> |           |
| 2. SOMMAIRE .....  | 13        |
| 2.1 DÉFINITION DU PROBLÈME .....   | 15        |
| 2.1.1 Nature du problème .....   | 15        |
| 2.1.2 Contexte .....   | 15        |
| 2.1.3 Constats .....   | 16        |
| 2.1.4 Causes .....   | 16        |
| 2.1.5 Intervention de l'État .....   | 17        |
| 2.2 PROPOSITION DU PROJET .....  | 17        |
| 2.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES .....   | 17        |
| 2.4 ÉVALUATION DES IMPACTS .....   | 17        |
| 2.4.1 Description des secteurs touchés .....   | 17        |
| 2.4.2 Coûts pour les entreprises .....   | 18        |
| 2.4.3 Économies pour les entreprises .....   | 19        |
| 2.4.4 Synthèse des coûts et des économies .....  | 19        |
| 2.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies .....  | 20        |
| 2.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies .....   | 20        |
| 2.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée .....   | 20        |
| 2.5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI .....   | 21        |
| 2.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME) .....  | 21        |
| 2.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....  | 21        |
| 2.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....  | 22        |
| 2.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION .....  | 22        |
| 2.10 CONCLUSION .....  | 22        |
| 2.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....  | 22        |
| 2.12 PERSONNES-RESSOURCES .....  | 23        |
| 2.13 LES ÉLÉMENS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE .....  | 24        |

# Section 1

**CONDUITE, AVEC UN PERMIS DE LA CLASSE 3, D'UN TRACTEUR ROUTIER DE TROIS ESSIEUX OU PLUS OU DE DEUX ESSIEUX ET DE MASSE NETTE DE 4 500 KG OU PLUS, AUQUEL N'EST ATTÉLÉ AUCUN VÉHICULE**

## 1. SOMMAIRE

### Définition du problème

Le problème est l'absence de disposition réglementaire autorisant la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, auquel n'est attelé aucun autre véhicule.

### Contexte

Le *Règlement* autorise la conduite, avec un permis de la classe 1, d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, uniquement s'il tire une ou plusieurs remorques ou semi-remorques. Il ne précise à aucun moment la classe qui autorise la conduite d'un tracteur routier seul.

Pour atténuer les effets de cette absence réglementaire, les contrôleurs routiers appliquent une pratique de tolérance administrative, en tolérant que ces tracteurs routiers soient conduits avec un permis de la classe 3<sup>2</sup>.

### Constats

On estime qu'environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport seraient propriétaires de près de 53 000 tracteurs routiers.

La conduite d'un tracteur routier qui ne tire aucun autre véhicule s'apparente à celle d'un véhicule dont la conduite est autorisée avec la classe 3 et ne présente pas d'enjeux particuliers de sécurité routière.

À ce propos, les autres administrations canadiennes autorisent la conduite de ces tracteurs routiers par les titulaires de permis de la classe autorisant la conduite d'un camion lourd.

### Causes

Le problème est dû à un oubli lors des modifications du *Règlement* en 2008.

### Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules, dont les règles déterminant les classes de permis autorisant la conduite selon le type de véhicule, le tout pour favoriser la sécurité routière et une saine équité entre les conducteurs.

### Proposition du projet

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) propose de modifier le *Règlement* afin d'intégrer, aux véhicules dont la conduite est autorisée avec un permis de conduire de la classe 3, le tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'il ne tire aucune remorque ou semi-remorque.

---

2. Soit un permis permettant la conduite des camions de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus.

## **Impacts**

Les modifications apportées au *Règlement* régulariseront l'absence de disposition nécessaire pour la conduite de ces véhicules, qui est actuellement compensée par une pratique de tolérance par les agents de la paix.

Cette nouvelle mesure n'impliquera aucun coût pour les entreprises, qui pourront poursuivre leurs activités en toute légalité plutôt que dans un contexte de tolérance.

Aucun autre bénéfice ni inconvénient n'a été identifié. Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi.

## **Exigences spécifiques**

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux petites et moyennes entreprises (PME), puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises. Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération. Toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes.

## 1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME

### 1.1.1 Nature du problème

Le problème est l'absence de disposition autorisant la conduite des tracteurs routiers de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'ils ne tirent aucune remorque ou semi-remorque.

### 1.1.2 Contexte

Le *Règlement* prévoit avec quelle classe de permis un véhicule peut être conduit. La classe 1 autorise la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, uniquement s'il tire une ou plusieurs remorques ou semi-remorques.

Le *Règlement* ne précise pas la classe autorisant la conduite de ces tracteurs routiers s'ils ne tirent aucun autre véhicule routier. Cette situation rend leur circulation illégale, alors que dans les faits, leur présence sur les routes est inévitable : le tracteur routier doit pouvoir se déplacer pour diverses raisons sans avoir à tirer une remorque ou une semi-remorque.

Depuis plusieurs années, une tolérance administrative est appliquée par les contrôleurs routiers si le conducteur d'un tracteur routier seul est titulaire d'un permis de la classe 3. Par ailleurs, l'absence de disposition réglementaire autorisant la conduite d'un tel véhicule reste source de confusion pour les utilisateurs et les exploitants de ces véhicules de même que pour les agents de la paix qui vérifient la conformité aux lois et règlements et qui assurent leur application sur les routes. Ultimement, elle pourrait être problématique en cas de représentation à la cour.

### 1.1.3 Constats

Quoique la mesure n'implique pas de nouvelles responsabilités pour les entreprises, considérant que, depuis plusieurs années, la conduite des tracteurs seuls avec un permis de la classe 3 est tolérée, on estime qu'elle pourrait régulariser la situation pour environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport, propriétaires de près de 53 000 tracteurs routiers.

La conduite d'un tracteur routier qui ne tire aucun autre véhicule s'apparente à celle d'un véhicule qui requiert un permis de la classe 3; elle ne présente pas d'enjeux particuliers de sécurité routière.

À ce propos, les autres administrations canadiennes autorisent la conduite de ces tracteurs routiers par les titulaires de permis de la classe autorisant la conduite d'un camion lourd.

### 1.1.4 Cause du problème

Le problème est dû à un oubli lors des modifications du *Règlement* en 2008.

### 1.1.5 Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules, dont les règles déterminant les classes de permis autorisant la conduite selon le type de véhicule, le tout pour favoriser la sécurité routière et une saine équité entre les conducteurs.

## 1.2 PROPOSITION DU PROJET

La SAAQ propose de modifier le *Règlement* afin d'intégrer, aux véhicules dont la conduite est autorisée avec un permis de la classe 3, le tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, auquel n'est attelé aucun véhicule.

## 1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme le droit de conduire un véhicule doit être déterminé par réglementation, seules des modifications du *Règlement* permettront de corriger l'absence de la disposition. Les solutions non réglementaires ne sont pas pertinentes.

## 1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS

### 1.4.1 Description des secteurs touchés

Le secteur du transport de marchandises bénéficiera de la mesure, puisqu'elle légalisera la conduite des tracteurs routiers de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'ils circulent sans tirer de remorque ou de semi-remorque.

Bien que la mesure n'implique pas de nouvelles responsabilités pour les entreprises et n'a aucun impact sur les emplois actuels, étant donné que la conduite de ces véhicules avec un permis de la classe 3 est tolérée, on estime qu'elle pourrait régulariser la situation pour environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport, propriétaires de près de 53 000 tracteurs routiers dont la conduite exige un permis de la classe 1 lorsqu'ils tirent un autre véhicule<sup>3</sup>.

### 1.4.2 Coûts pour les entreprises

Les entreprises n'auront aucun coût à supporter et ne bénéficieront pas d'économie supplémentaire, étant donné que la mesure régularise une position admise et appliquée par tolérance depuis plusieurs années.

3. Source : Société de l'assurance automobile du Québec, estimation à partir des données d'immatriculation des véhicules.

TABLEAU 1

**Synthèse des coûts pour les entreprises (\*obligatoire)**

|   | 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 \$                         |
| <b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>   | <b>0 \$</b>            | <b>0 \$</b>                  |

**1.4.3 Économies pour les entreprises**

TABLEAU 2

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

|  | Période d'implantation | Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet | Montant par année |
|--|------------------------|--|-------------------|
| Économies liées à la conformité aux règles   |                        |  | 0 \$              |
| <b>TOTAL DES EFFETS FAVORABLES AU PROJET</b> |                        |  | <b>0 \$</b>       |

#### 1.4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

#### Synthèse des coûts et des économies (\*obligatoire)

| Période d'implantation                   | Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet | Montant par année |
|--|--|-------------------|
| Total des coûts pour les entreprises     | 0 \$   | 0 \$              |
| Total des économies pour les entreprises | 0 \$   | 0 \$              |
| <b>COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES</b>   | <b>0 \$</b>  | <b>0 \$</b>       |

#### 1.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

##### Coût additionnel

Les modifications apportées au *Règlement* confirment une pratique connue et utilisée des entreprises et tolérée par les agents de la paix. Ainsi, par rapport à la situation actuelle, les entreprises n'ont pas de nouveau coût à engager : c'est pourquoi elles ne sont soumises à aucun impact financier supplémentaire.

#### 1.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Aucune consultation n'a été réalisée, étant donné qu'il n'y a pas de coût associé au fait de rendre légale une pratique déjà convenue et tolérée depuis très longtemps.

#### 1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Aucun autre avantage, bénéfice ou inconvénient n'a été identifié.

## 1.5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

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

| ✓ Appréciation   | Nombre d'emplois touchés |
|--|--------------------------|
| <b>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])</b> |                          |
| <input type="checkbox"/>   | 500 et plus              |
| <input type="checkbox"/>   | 100 à 499                |
| <input type="checkbox"/>   | 1 à 99                   |
| <b>Aucun impact</b>  |                          |
| <input checked="" type="checkbox"/>  | 0                        |
| <b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])</b>               |                          |
| <input type="checkbox"/>   | 1 à 99                   |
| <input type="checkbox"/>   | 100 à 499                |
| <input type="checkbox"/>   | 500 et plus              |
| <b>Analyse et commentaires :</b> Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi.  |                          |

## 1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME, puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises.

## 1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

L'intégration de la mesure au *Règlement* régularise une pratique déjà admise et tolérée depuis plusieurs années. La proposition étant comparable aux pratiques des autres administrations canadiennes, la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

## 1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération; toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes.

## 1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les modifications ont été apportées dans le respect des principes de la réglementation qui autorise la conduite d'un véhicule, de manière à confirmer le droit de conduire les véhicules concernés en cohérence avec les réalités de leur usage et de leur circulation.

La disposition n'implique aucune exigence pour les entreprises.

## 1.10 CONCLUSION

La SAAQ recommande l'adoption de la proposition de modification afin de régulariser la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus lorsqu'il ne tire aucune remorque ou semi-remorque.

## 1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Bien que la mesure n'implique pas pour les entreprises qu'elles se conforment à de nouvelles règles, la SAAQ prévoit informer l'industrie du transport et les agents de la paix de l'officialisation de la pratique tolérée.

## 1.12 PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec

Vice-présidence aux stratégies de marketing et de sécurité routière  
et à l'expérience employé

Direction générale de la recherche et du développement en sécurité routière

Madame Lyne Vézina

Directrice générale

[Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca)

Madame Ann Paquet

Conseillère experte en sécurité routière et rédactrice

[Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca)

## 1.13 LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

|              |  |                                     |                          |
|--------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| <b>1</b>     | <b>Responsable de la conformité des AIR</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>2</b>     | <b>Sommaire</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|              | Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>3</b>     | <b>Définition du problème</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>4</b>     | <b>Proposition du projet</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>5</b>     | <b>Analyse des options non réglementaires</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6</b>     | <b>Évaluation des impacts</b>  |                                     |                          |
| <b>6.1</b>   | <b>Description des secteurs touchés</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2</b>   | <b>Coûts pour les entreprises</b>  |                                     |                          |
| <b>6.2.1</b> | <b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.2</b> | <b>Coûts liés aux formalités administratives</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|              | Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée? S. O.  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
|              | Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises? S. O.                            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
|              | Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique? S. O. | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.3</b> | <b>Manques à gagner</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)? S. O.   | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.4</b> | <b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.3</b>   | <b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)? S. O.   | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |

|            |  |                                     |                                     |
|------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>6.4</b> | <b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.5</b> | <b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises? S. O.   | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.6</b> | <b>Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.7</b> | <b>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</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
|            | Au préalable : <input type="checkbox"/> (cocher)<br><br>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 <input type="checkbox"/> (cocher)  |                                     |                                     |
| <b>6.8</b> | <b>Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée</b>  | 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.)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>7</b>   | <b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
|            | 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?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>8</b>   | <b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>   | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>9</b>   | <b>Compétitivité des entreprises</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée? S. O.  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| <b>10</b>  | <b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>   | 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 réglementaires a été justifiée? S. O. | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| <b>11</b>  | <b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>12</b>  | <b>Mesures d'accompagnement</b>  | 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?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |

# Section 2

**PRÉCISION DU CADRE DANS LEQUEL LES VÉHICULES DONT LA CONDUITE EST GÉNÉRALEMENT AUTORISÉE AVEC UN PERMIS DE LA CLASSE 2, 3, 4A OU 4B PEUVENT EXCEPTIONNELLEMENT ÊTRE DÉPLACÉS PAR UN TITULAIRE DE PERMIS DE LA CLASSE 3, 4A, 4B OU 5**  
(articles 16 et 30 du *Règlement*)

## 2. SOMMAIRE

### **Définition du problème**

Pour des raisons de sécurité routière, la conduite des véhicules requiert un permis de conduire de la classe appropriée. Pour les véhicules dont la conduite exige un permis de la classe 2, 3, 4A ou 4B<sup>4</sup>, des exceptions sont prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement*. La formulation actuelle de ces exceptions entraîne des interprétations différentes, permettant d'utiliser ces exceptions à d'autres fins que celles prévues. Il en résulte que des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils possèdent les compétences requises conduisent ces véhicules, ce qui peut contribuer au risque d'accident.

### **Contexte**

L'article 65 du *Code de la sécurité routière* (CSR) prévoit que le conducteur d'un véhicule doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée au type de véhicule conduit. Le *Règlement* détermine quelle classe de permis permet la conduite d'un type de véhicule donné ainsi que les règles d'exception applicables.

Le *Règlement* prévoit, aux articles 16 et 30, que des véhicules qui requièrent les classes 2, 3, 4A ou 4B peuvent être conduits exceptionnellement « aux seules fins de réparation ou de déplacement » par un titulaire de permis d'une autre classe.

Selon la perspective de la sécurité routière, ces déplacements réfèrent aux déplacements nécessaires pour la réparation et l'entretien des véhicules. Cependant, avec le temps, les déplacements en question semblent avoir été compris dans un sens plus large, sans référence aux réparations et à l'entretien des véhicules.

Une formulation plus précise évitera cette interprétation plus large.

### **Constats**

Il est impossible de connaître l'ampleur des déplacements d'exception faits avec une interprétation plus large que ce qui est prévu au *Règlement*, car ces déplacements ne sont assortis d'aucune mesure de suivi ou d'enregistrement. Il est probable que le terme *déplacement* soit interprété par les entreprises de manière très large.

Cependant, un jugement récent<sup>5</sup> illustre que l'interprétation de ce que constitue un déplacement d'exception va au-delà de l'objectif visé en regard de la sécurité routière.

Lorsqu'un déplacement s'effectue en utilisant l'une des exceptions prévues au *Règlement*, cela implique que le conducteur n'a pas démontré à la SAAQ qu'il a toutes les compétences nécessaires pour la conduite du type de véhicule concerné. Dans une perspective de sécurité routière, il faut donc que ce type de déplacement soit limité et exceptionnel.

Huit administrations canadiennes ont des exceptions comparables à celles du Québec. Bien que chacune présente des particularités quant aux personnes qui peuvent bénéficier de ces exceptions, ces dernières visent particulièrement les mécaniciens, aides-mécaniciens ou autres employés d'entreprises d'entretien ou de réparation.

4. Correspondant respectivement aux autobus aménagés pour le transport de plus de 24 passagers, aux camions, aux véhicules d'urgence et aux minibus et autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins.

5. Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2023 QCCS 3284 (CanLII).

## **Causes**

La formulation des exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement* soulève des enjeux d'interprétation concernant la notion de *déplacement*. Au regard de la sécurité routière, l'interprétation de ce terme trouve son sens dans le contexte global des activités associées à la réparation et à l'entretien des véhicules conduits. Ce contexte favorise d'une part la prise en charge de ces véhicules par une personne qui a déjà une bonne connaissance de la conduite de ce type de véhicules (ex. : mécaniciens ou aides-mécaniciens) et d'autre part le maintien en bon état des véhicules.

Il semble qu'avec le temps, l'interprétation du terme *déplacement* pris au sens large tende à se substituer à celle du cadre restreint visé dans un contexte de sécurité routière.

L'interprétation au sens large du terme entraîne une utilisation des exceptions dans d'autres circonstances que celles du déplacement d'un véhicule à des fins de réparation ou d'entretien. Il en découlerait une augmentation de la circulation de véhicules conduits par des personnes n'ayant pas démontré qu'elles ont les compétences de base liées aux classes de permis appropriés et le risque d'accident sur les routes augmenterait.

Les précisions apportées par la modification réglementaire maintiendront les exceptions au secteur déjà visé et n'impliqueront pas d'enjeux de sécurité routière supplémentaires.

## **Intervention de l'État**

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

## **Proposition du projet**

Préciser les conditions dans lesquelles les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement* s'appliquent.

## **Impacts**

Les modifications du *Règlement* clarifieront les exceptions afin d'en limiter l'interprétation et auront pour effet d'éviter les usages dans des contextes autres que celui visé.

Ces modifications n'impliqueront aucun coût pour les entreprises déjà visées par cette disposition, puisqu'elles pourront poursuivre leurs activités.

Aucun autre bénéfice ou inconvénient n'a été identifié pour les entreprises pour lesquelles l'usage de la mesure est prévu. Toutefois, les entreprises faisant actuellement une interprétation élargie des exceptions devront revenir à l'interprétation favorisant la sécurité routière.

## **Exigences spécifiques**

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME, puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises.

La disposition déjà en cours permet aux PME du secteur de l'entretien et de la réparation de véhicules, aux prises avec les pénuries de main-d'œuvre, de rester compétitives.

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération. Les modifications proposées demeurent comparables aux pratiques des autres administrations canadiennes et la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

## 2.1 DÉFINITION DU PROBLÈME

### 2.1.1 Nature du problème

Pour des raisons de sécurité routière, la conduite des véhicules nécessite un permis de conduire de la classe appropriée.

Les articles 16 et 30 du *Règlement* prévoient des exceptions permettant à un titulaire de permis de conduire de la classe 3, 4A, 4B ou 5, ne détenant pas la classe appropriée pour conduire un véhicule qui requiert généralement la classe 2, 3, 4A ou 4B, de conduire ce véhicule « aux seules fins de réparation ou de déplacement ».

La formulation actuelle de ces exceptions entraîne des interprétations différentes permettant d'utiliser ces exceptions à d'autres fins que celles prévues. Il en résulte que des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils ont les compétences requises conduisent ces véhicules, ce qui peut contribuer au risque d'accident.

De plus, Contrôle routier Québec (CRQ) demande depuis plusieurs années que des précisions soient apportées au *Règlement* relativement à la notion de *déplacement*, parce que ces articles sont source d'interprétations diverses et sèment la confusion quant à ce qui est exempté ou non, ce qui rend difficile leur application.

### 2.1.2 Contexte

L'article 65 du CSR prévoit que le conducteur d'un véhicule doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée au type de véhicule conduit.

Le *Règlement* détermine quelle classe de permis permet la conduite d'un type de véhicule donné ainsi que les règles d'exception applicables<sup>6</sup>.

Le *Règlement* prévoit également, aux articles 16 et 30, que des véhicules qui requièrent les classes 2, 3, 4A ou 4B puissent être conduits exceptionnellement « aux seules fins de réparation ou de déplacement » par un titulaire de permis de conduire d'une autre classe. Il est à noter que cette disposition en est une d'exception dont disposent les entreprises en cas de besoin.

Selon la perspective de la sécurité routière, ces déplacements réfèrent aux déplacements nécessaires pour la réparation et l'entretien des véhicules. Cependant, avec le temps, les déplacements en question semblent avoir été compris dans un sens plus large, sans référence aux réparations et à l'entretien des véhicules.

6. Hormis les cas d'exceptions, le *Règlement* détermine comme suit les véhicules dont la conduite est autorisée par les titulaires des classes concernées par la mesure : classe 2 : les autobus aménagés pour le transport de plus de 24 passagers à la fois; classe 3 : les camions de 2 essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et les camions de 3 essieux ou plus; classe 4A : les véhicules d'urgence; classe 4B : les autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois et les minibus; classe 5 : les véhicules automobiles de 2 essieux et dont la masse nette est de moins de 4 500 kg, les véhicules automobiles aménagés de façon permanente en logement, les véhicules-outils et les véhicules de service agencés pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers.

De plus, CRQ rapporte que la notion de *déplacement*, telle qu'elle est formulée aux articles 16 et 30 du *Règlement*, soulève des enjeux d'interprétation qui rendent parfois difficile leur application lors d'interventions sur la route.

Ainsi, une formulation plus précise évitera cette interprétation plus large.

### 2.1.3 Constats

Il est impossible de connaître l'ampleur des déplacements d'exception faits avec une interprétation plus large que ce qui est prévu au *Règlement*, car ils ne sont assortis d'aucune mesure de suivi ou d'enregistrement. Il est probable que le terme *déplacement* soit interprété par les entreprises de manière très large. Un jugement<sup>7</sup> récent illustre ce propos. Ainsi, il est difficile de savoir quelles entreprises pourraient profiter d'une interprétation autre que celle visée.

Lorsqu'un déplacement s'effectue en regard de l'une des exceptions prévues au *Règlement*, cela implique que le conducteur n'a pas démontré à la SAAQ qu'il a toutes les compétences requises pour la conduite du type véhicule concerné. Dans une perspective de sécurité routière, il faut donc que ce déplacement soit limité et exceptionnel.

Huit administrations canadiennes ont des exceptions comparables à celles du Québec. Bien que chacune présente des particularités quant aux personnes qui peuvent bénéficier de ces exceptions, ces dernières visent particulièrement les mécaniciens, aides-mécaniciens ou autres employés d'entreprises d'entretien ou de réparation.

### 2.1.4 Causes

La formulation des exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement* soulève des enjeux d'interprétation concernant la notion de *déplacement*. Au regard de la sécurité routière, l'interprétation de ce terme trouve son sens dans le contexte global des activités associées à la réparation et à l'entretien des véhicules conduits. Ce contexte favorise d'une part la prise en charge de ces véhicules par une personne qui a déjà une bonne connaissance de la conduite de ce type de véhicules (ex. : mécaniciens ou aides-mécaniciens) et d'autre part le maintien en bon état des véhicules.

En août 2023, un jugement d'appel de la Cour supérieure est venu interpréter la notion de *déplacement* dans l'article 30 du *Règlement*. Le juge a estimé qu'à aucun moment le législateur n'a édicté le but du déplacement ni sa durée<sup>8</sup>. Ainsi, le juge a précisé que la formation sur route était également permise dans les mesures d'exception en raison du terme utilisé dans cet article, soit le mot *déplacement*.

Il semble qu'avec le temps, l'interprétation du terme *déplacement* pris au sens large tende à se substituer à celle du cadre restreint visé dans un contexte de sécurité routière. L'interprétation au sens large du terme entraîne une utilisation des exceptions dans d'autres circonstances que celles du déplacement d'un véhicule à des fins de réparation ou d'entretien. Il en découlerait une augmentation de la circulation de véhicules conduits par des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils ont acquis les compétences de base liées aux classes de permis appropriés et le risque d'accident sur les routes augmenterait.

7. Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2023 QCCS 3284 (CanLII).

8. Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2023 QCCS 3284, par. 62 (CanLII).

Les précisions apportées par la modification réglementaire maintiendront les exceptions au secteur déjà visé et n'impliqueront pas d'enjeux de sécurité routière supplémentaires.

### 2.1.5 Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

## 2.2 PROPOSITION DU PROJET

La SAAQ propose de préciser de la façon suivante les conditions dans lesquelles les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement* s'appliquent :

- remplacer le terme *déplacement* par *entretien*, de manière à mieux cibler l'interprétation de ces exceptions d'un point de vue de sécurité routière et de limiter les méprises en matière d'interprétation;
- pour des raisons de sécurité routière, préciser que le véhicule dont la conduite exige normalement un permis de conduire de la classe 3 doit être déplacé sans chargement lorsque l'exception est utilisée;
- pour des raisons de sécurité routière et de cohérence, exiger que tous les autobus et minibus (classe 2 et 4B) soient conduits avec un maximum de trois passagers à leur bord lorsque l'exception est utilisée.

## 2.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Le droit de conduire un véhicule est uniquement déterminé par la loi et les règlements. Ainsi, seule une modification du *Règlement* permettra de préciser, dans une perspective de sécurité routière, les exceptions déjà prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement*. Ces précisions portent sur les conditions d'usage de ces exceptions. Les solutions non réglementaires ne sont donc pas pertinentes.

## 2.4 ÉVALUATION DES IMPACTS

### 2.4.1 Description des secteurs touchés

La modification réglementaire touche les secteurs utilisant les véhicules pouvant être conduits avec un permis de conduire d'une classe différente de celle normalement prévue au *Règlement*.

Ainsi, les entreprises détenant des autobus ou des minibus pouvant effectuer du transport de personnes pourront permettre à un détenteur de la classe 3, 4A, 4B ou 5 de conduire leurs véhicules dans un contexte de réparation ou d'entretien s'ils ne transportent pas plus de trois passagers.

Un autre type d'entreprises sera touché par la modification, soit celui du transport de marchandises fait par un camion de deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus, ou par un camion de trois essieux ou plus (permis de conduire de la classe 3). Ces entreprises conserveront la possibilité de faire conduire ces camions par un détenteur de la classe 4A, 4B ou 5 dans un contexte de réparation ou d'entretien, mais sans chargement.

Les entreprises utilisant des véhicules d'urgence pourront continuer d'utiliser les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement* en permettant à un conducteur titulaire d'un permis de la classe 4B ou 5 de conduire ces véhicules d'urgence dans le cadre d'une réparation ou d'un entretien du véhicule.

Les entreprises qui effectuent la réparation ou l'entretien de véhicules conservent également la possibilité d'offrir leurs services aux entreprises décrites précédemment.

Ces entreprises sont variées et de différentes tailles.

Les modifications du *Règlement* clarifieront les exceptions afin d'en limiter l'interprétation et auront pour effet d'éviter les usages dans des contextes autres que celui visé, ce qui facilitera l'application de la réglementation pour les corps policiers du Québec et pour CRQ.

#### **2.4.2 Coûts pour les entreprises**

Aucun coût de conformité, de formalité administrative ou de manque à gagner n'est à prévoir pour les entreprises, puisque les modifications n'imposent aucune obligation ni responsabilité supplémentaire aux entreprises.

Une réorganisation du travail pourrait être nécessaire pour les entreprises ayant interprété différemment le terme *déplacement* dans les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement*.

TABLEAU 1

**Synthèse des coûts pour les entreprises (\*obligatoire)**

|   | 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 \$                         |
| <b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>   | <b>0 \$</b>            | <b>0 \$</b>                  |

**2.4.3 Économies pour les entreprises**

TABLEAU 2

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

|  | Période d'implantation | Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet | Montant par année |
|--|------------------------|--|-------------------|
| Économies liées à la conformité aux règles   | 0 \$                   |  | 0 \$              |
| <b>TOTAL DES EFFETS FAVORABLES AU PROJET</b> | <b>0 \$</b>            |  | <b>0 \$</b>       |

**2.4.4 Synthèse des coûts et des économies**

TABLEAU 3

**Synthèse des coûts et des économies (\*obligatoire)**

|  | Période d'implantation | Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet | Montant par année |
|--|------------------------|--|-------------------|
| Total des coûts pour les entreprises     | 0 \$                   |  | 0 \$              |
| Total des économies pour les entreprises | 0 \$                   |  | 0 \$              |
| <b>COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES</b>   | <b>0 \$</b>            |  | <b>0 \$</b>       |

#### **2.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies**

Il n'y aura pas d'impact financier supplémentaire pour les entreprises qui utilisent déjà ou qui utiliseront cette disposition d'exception.

#### **2.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies**

Aucune consultation n'a été réalisée, étant donné qu'il n'y a pas de coût associé à la modification réglementaire proposée.

#### **2.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée**

Pour les entreprises, la modification réglementaire n'apporte aucun avantage, bénéfice ou inconvénient direct.

Cependant, la modification est avantageuse pour la sécurité routière, puisqu'elle diminue le risque d'accident, étant donné que les conducteurs devront avoir les compétences requises pour le type de véhicule qu'ils conduisent.

De plus, elle simplifiera l'application du *Règlement* pour les agents de la paix et les contrôleurs routiers.

## 2.5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Aucun impact sur l'emploi n'est à prévoir, puisque les exceptions des articles 16 et 30 demeurent les mêmes.

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

| ✓ Appréciation   | Nombre d'emplois touchés |
|--|--------------------------|
| <b>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])</b> |                          |
| <input type="checkbox"/>   | 500 et plus              |
| <input type="checkbox"/>   | 100 à 499                |
| <input type="checkbox"/>   | 1 à 99                   |
| <b>Aucun impact</b>  |                          |
| <input checked="" type="checkbox"/>  | 0                        |
| <b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])</b>               |                          |
| <input type="checkbox"/>   | 1 à 99                   |
| <input type="checkbox"/>   | 100 à 499                |
| <input type="checkbox"/>   | 500 et plus              |
| <b>Analyse et commentaires :</b>   |                          |
| Il n'y a aucun impact sur l'emploi.  |                          |

## 2.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME, puisqu'il s'agit de préciser des exceptions déjà prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement*, sans égard à la taille des entreprises. La disposition déjà en cours permet aux PME du secteur de l'entretien et de la réparation de véhicules de rester compétitives.

## 2.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La modification proposée vise à préciser des exceptions déjà prévues au *Règlement*. Elle répond au besoin de l'industrie de conserver ces exceptions afin de demeurer compétitive et de pallier une pénurie de main-d'œuvre. Les modifications proposées demeurent comparables aux pratiques de plusieurs autres administrations canadiennes, et la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

## 2.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération; toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes, sauf le Manitoba, la Saskatchewan, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.

## 2.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les modifications sont apportées dans le respect des lois et des règlements qui autorisent la conduite d'un véhicule.

Elles permettent le maintien d'une disposition essentielle à l'offre de service du secteur de la réparation et de l'entretien, en conservant le niveau de sécurité routière actuel.

Les modifications permettront aussi de maintenir la sécurité sur les routes en favorisant la réparation et l'entretien des véhicules, de même qu'en facilitant l'application du *Règlement* par les agents de la paix et les contrôleurs routiers.

La modification n'implique aucune nouvelle exigence ni contrainte pour les entreprises.

## 2.10 CONCLUSION

La SAAQ recommande l'adoption de la modification réglementaire visant à préciser le contexte et les conditions d'utilisation des exceptions visées aux articles 16 et 30 du *Règlement*.

## 2.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Bien que la mesure n'implique pas que les entreprises se conforment à de nouvelles règles, la SAAQ prévoit informer les secteurs touchés par cette modification réglementaire, notamment l'industrie du transport et les secteurs utilisateurs des véhicules d'urgence. De même, l'information sera diffusée aux corps policiers et à CRQ, responsables de faire appliquer la réglementation en vigueur.

## 2.12 PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec  
Vice-présidence aux stratégies de marketing et de sécurité routière et à l'expérience employé

Direction générale de la recherche et du développement en sécurité routière

Madame Lyne Vézina  
Directrice générale  
[Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca)

Madame Ann Paquet  
Conseillère experte en sécurité routière  
[Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca)

Madame Jacinthe Malo  
Conseillère en sécurité routière et rédactrice de cette AIR  
[Jacinthe.Malo@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Jacinthe.Malo@saaq.gouv.qc.ca)

## 2.13 LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

|              |  |                                     |                          |
|--------------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| <b>1</b>     | <b>Responsable de la conformité des AIR</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>2</b>     | <b>Sommaire</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|              | Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>3</b>     | <b>Définition du problème</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>4</b>     | <b>Proposition du projet</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>5</b>     | <b>Analyse des options non réglementaires</b>  | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6</b>     | <b>Évaluation des impacts</b>  |                                     |                          |
| <b>6.1</b>   | <b>Description des secteurs touchés</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2</b>   | <b>Coûts pour les entreprises</b>  |                                     |                          |
| <b>6.2.1</b> | <b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.2</b> | <b>Coûts liés aux formalités administratives</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$) S. O.  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
|              | Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée? S. O.  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
|              | Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises? S. O.                            | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
|              | Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique? S. O. | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.3</b> | <b>Manques à gagner</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$) S. O.  | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.2.4</b> | <b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>   | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| <b>6.3</b>   | <b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>  | Oui                                 | Non                      |
|              | Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

|            |  |                                     |                                     |
|------------|--|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>6.4</b> | <b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.5</b> | <b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises? S. O.   | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.6</b> | <b>Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>6.7</b> | <b>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</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?   | <input type="checkbox"/>            | <input checked="" type="checkbox"/> |
|            | Au préalable : <input type="checkbox"/> (cocher)<br><br>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 <input type="checkbox"/> (cocher)  |                                     |                                     |
| <b>6.8</b> | <b>Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée</b>  | 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.)?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>7</b>   | <b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>  | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
|            | 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?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>8</b>   | <b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>   | 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?   | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>9</b>   | <b>Compétitivité des entreprises</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>10</b>  | <b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>   | 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 réglementaires a été justifiée? S. O. | <input type="checkbox"/>            | <input type="checkbox"/>            |
| <b>11</b>  | <b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>   | Oui                                 | Non                                 |
|            | Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |
| <b>12</b>  | <b>Mesures d'accompagnement</b>  | 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?  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>            |

