

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Avertisseur de benne basculante relevée

**Société de l'assurance automobile
du Québec**

Mise à jour du 7 mai 2018

SOMMAIRE EXÉCUTIF

a. Définition du problème

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

b. Proposition du projet

La gravité des conséquences de ces accidents ainsi que leur fréquence ont amené le gouvernement à adopter une disposition législative (L.Q. 2018, c. 7, art. 52) afin d'obliger de tels véhicules à être munis d'un témoin rouge clignotant et d'un avertisseur sonore qui se déclenche automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

La proposition du projet réglementaire vise à établir d'autres normes applicables à la hauteur de la benne basculante et au témoin lumineux ou à l'avertisseur, par exemple la position du témoin lumineux, l'intensité, la fréquence de clignotement, etc.

c. Impacts

Les principaux secteurs touchés sont ceux du transport en vrac par camion et de la construction. Les quelque 7 000 entreprises appartenant à ces secteurs auront à déboursé un coût non récurrent d'environ 19,85 M\$ lors de l'année d'entrée en vigueur de cette modification au Code de la sécurité routière (CSR). Il s'agit d'une estimation prudente basée sur le prix d'installation maximal.

d. Exigences spécifiques

Il n'y a pas d'exigences spécifiques. Aucun moyen n'est utilisé pour adapter le fardeau des règles aux PME, car la sécurité des usagers de la route ne peut pas être impactée par la taille des entreprises ou le nombre de véhicules visés qu'elle possède. Pour ce qui est des principaux partenaires commerciaux, ils sont soumis aux mêmes exigences s'ils circulent au Québec, bien que leurs entreprises soient possiblement peu nombreuses étant donné la nature de ces transports.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

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

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

Malgré ces dispositions, treize accidents sont survenus, entre septembre 2011 et avril 2018, impliquant un camion circulant alors que la benne était relevée et causant décès, dommages, congestion et pannes électriques.

2. PROPOSITION DU PROJET

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

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

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

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

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

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

Cette solution a été rejetée en raison des inconvénients suivants :

- a. Les véhicules impliqués dans ces travaux représentent à peine 35 % du parc, tous ne seraient donc pas visés;

- b. La supervision des chantiers est confiée à des sous-traitants sur lesquels le contrôle est limité;

Les agents de la paix n'auraient aucune possibilité d'intervenir dans les cas de non-conformité.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

a) Principaux secteurs touchés :

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

b) Nombre d'entreprises touchées :

- | | | |
|------------|--------------------------|----------------------------|
| • PME : nd | Grandes entreprises : nd | Total : 7 000 ¹ |
|------------|--------------------------|----------------------------|

c) Caractéristiques additionnelles des secteurs touchés :

- Nombre de camions à benne : 26 500²;
- Nombre de remorques et de semi-remorques à benne : 11 000³.

4.2. Coûts pour les entreprises

Un dispositif permettant d'activer un témoin rouge clignotant et un avertisseur sonore, lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée, exige un déboursé moyen de l'ordre de 500 \$ (26 500 camions à benne). Certains camions sont déjà pourvus de témoins lumineux, il se peut cependant que ce ne soit pas un témoin rouge clignotant situé dans le tableau de bord. Dans de tels cas, l'utilisation d'un dispositif existant permettra tout de même de réduire le coût du système, car les composantes sont déjà installées. Pour les ensembles comprenant un tracteur routier et une remorque ou une semi-remorque (11 000 remorques et semi-remorques), le coût de l'installation pourrait être d'environ 600 \$, étant donné la nécessité de prévoir la séparation et l'accouplement de la connexion entre le tracteur routier et la remorque/semi-remorque.

L'estimation des coûts est basée sur le **coût maximal** que pourrait avoir à assumer l'ensemble de l'industrie, soit environ **19,85 M\$** en coût direct lié à la conformité aux normes. Ces coûts risquent toutefois d'être plus faibles étant donné qu'un certain nombre

¹ Selon la consultation des représentants de l'industrie, été 2015.

² Sondage du MTMDET auprès des entreprises de VRAC, juin 2017.

³ Données de l'enquête en bordure de route sur le camionnage de 2006-2007.

de véhicules (nombre inconnu) sont déjà munis de tels dispositifs. Enfin, les coûts récurrents annuels sont considérés comme étant non significatifs. En effet, bien que des coûts d'entretien puissent être récurrents, ces derniers sont si faibles, qu'ils ne sont pas inclus dans la présente analyse.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

(en millions de dollars)

| | Période d'implantation (coûts non récurrents) | Années subséquentes (coûts récurrents) | Total |
|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------|
| Dépenses en capital (acquisition et installation de témoins avertisseurs) | 19,85 | 0* | 19,85 |
| TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES | 19,85 | 0* | 19,85 |

* Il n'est pas possible d'évaluer combien de nouveaux véhicules seront mis en circulation au cours des années subséquentes. Par ailleurs, il est fort probable que ces nouveaux véhicules seront offerts avec les dispositifs requis et que le coût, minime par rapport au prix du véhicule, soit financé en même temps que l'achat du véhicule.

Il n'y a pas de coût lié aux formalités administratives ni de manque à gagner.

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

| | Période d'implantation (coûts non récurrents) | Années subséquentes (coûts récurrents) | Total |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------|
| Coûts directs liés à la conformité aux règles | 19,85 | 0 | 19,85 |
| Coûts liés aux formalités administratives | 0 | 0 | 0 |
| Manques à gagner | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES | 0 | 0 | 19,85 |

4.3. Économies pour les entreprises

Il n'y a pas d'économie pour les entreprises.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des économies

(en millions de dollars)

| | Période d'implantation (coûts et économies non récurrents) | Années subséquentes (coûts et économies récurrents) | Total |
|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------|
| Total des coûts pour les entreprises | 19,85 | 0 | 19,85 |
| Total des économies pour les entreprises | 0 | 0 | 0 |
| COÛT NET POUR LES ENTREPRISES | 19,85 | 0 | 19,85 |

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

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

On pose également l'hypothèse que l'installation des dispositifs sera jumelée à une autre visite au garage, ce qui évite un déplacement spécifique et évite des coûts supplémentaires liés à la mise hors service temporaire des véhicules.

Finalement, on pose l'hypothèse que les nouveaux véhicules seront offerts avec les dispositifs requis et que le coût, minime par rapport au prix du véhicule, sera financé en même temps que l'achat du véhicule.

4.6. Consultation des parties prenantes

Une consultation avait été menée au cours de l'année 2015 auprès des représentants de l'industrie qui convenaient que les avertisseurs étaient des équipements utiles pouvant prévenir des accidents. Ils ont rapporté l'importance d'utiliser un système en fonction des utilisateurs et du travail à réaliser, donc de bien choisir le type d'avertisseur. Les représentants ont fait part de l'existence d'un problème avec l'avertisseur sonore lors de manœuvres de recul (particulièrement sur les chantiers). Il semble que les conducteurs et les autres travailleurs ne l'entendent plus, ce qui a un impact sur leur sécurité. Pour certains

conducteurs, les avertisseurs sonores peuvent être très dérangeants. Ainsi, souvent, ils les déconnectent.

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

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

Parties consultées :

- Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec (ACRGTQ);
- Les 3 Vrac;
- Centre de gestion de l'équipement roulant du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports;
- Association des propriétaires de machineries lourdes du Québec (APMLQ);
- Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI).

Étant donné l'introduction d'un amendement durant le processus d'adoption du projet de loi, l'ANCAI a été informée des dispositions finales retenues, car elle représente les intérêts des camionneurs en vrac qui constituent les principales entreprises touchées. L'association déplore que la mesure retenue comprenne un avertisseur sonore. Cependant, la possibilité que le son puisse se désactiver après un certain temps, comme prévu au projet de règlement, leur apparaît intéressante. Elle affirme que la mesure ne doit pas être dispendieuse et se propose de commenter le projet de règlement, si requis, en temps opportun.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

La solution proposée a l'avantage d'avertir les conducteurs de véhicules lourds à benne basculante qu'ils sont dans une situation dangereuse parce qu'ils circulent avec leur benne relevée. Ainsi informés, ils devraient être en mesure d'agir pour minimiser le risque d'accident. Par conséquent, cette solution devrait contribuer à améliorer la sécurité des personnes ou la propriété, ainsi que la sécurité routière, à diminuer le nombre d'accidents résultant du fait que la benne soit relevée et réduire les coûts qui y sont associés.

Néanmoins, les entreprises devront équiper leurs véhicules pour respecter les nouvelles normes, cette dépense supplémentaire est cependant minime par rapport aux coûts pouvant découler d'un tel accident.

Par ailleurs, cette mesure pourrait susciter du mécontentement dans d'autres provinces ou États. En effet, leurs camionneurs, s'ils veulent circuler au Québec, devront satisfaire la même norme que celle imposée aux conducteurs du Québec.

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

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

| √ 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 : | |
| Sans objet. | |

5. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

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

6. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Selon la dernière *Enquête nationale en bordure de route sur le camionnage (2006-2007)*, les camions, remorques et semi-remorques à benne représentaient 10,4% des déplacements interurbains au Québec.

Aucune donnée n'est disponible concernant le nombre de déplacements transfrontaliers pour ces types de véhicules cependant, comme ils sont principalement utilisés pour le transport de marchandises en vrac sans grande valeur ajoutée, il y a peu d'intérêt pour que

de telles marchandises traversent les frontières québécoises vers l'extérieur ou l'intérieur. Finalement, pour des raisons d'équité avec nos entreprises québécoises, les véhicules provenant de l'extérieur sont aussi touchés par cette mesure.

7. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Dans un récent sondage, sept administrations canadiennes, dont l'Ontario, répondaient qu'aucune règle concernant les dispositifs avertisseurs pour benne basculante relevée n'était en vigueur. Bien que la Californie et la Pennsylvanie appliquent des mesures similaires, notre mesure n'est pas harmonisée avec celles de ces états puisqu'elles ne sont pas limitrophes au Québec et que ce type de véhicules lourds ne circule habituellement pas sur de longues distances.

8. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Cette mesure a été élaborée en s'inspirant principalement des principes suivants :

- Elle répond à un besoin clairement identifié, tel que décrit précédemment;
- Elle est transparente, c'est-à-dire que les parties prenantes ont été consultées;
- Elle est conçue de manière à restreindre le moins possible le commerce lors de son implantation, car un an est prévu entre l'adoption de la modification au Code de la sécurité routière et son application par réglementation;
- Elle est fondée sur une évaluation des risques, des coûts et des avantages et est conçue pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable et concurrentielle.

Bien que cette mesure entraîne des coûts de conformité, car il faut modifier l'équipement du véhicule pour être conforme, il ne s'agit toutefois pas d'une formalité administrative nouvellement créée telle que définie à l'article 1 de la *Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif*, et la règle du « un pour un » des articles 8 à 10 de la *Politique* ne s'applique pas à ce projet tel que proposé.

9. CONCLUSION

Étant donné les bénéfices attendus et le fait que l'industrie convient de la pertinence de l'obligation de munir un véhicule lourd d'avertisseurs (lumineux et sonore) de benne relevée, il est recommandé d'adopter la présente mesure.

10. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

L'accès à des personnes ressources :

L'information est disponible via une ligne téléphonique spécialisée pour les propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds au 1 800 554-4814.

La stratégie de communication :

Le principal défi est de rejoindre tous les propriétaires visés, car ce sont souvent des camionneurs indépendants, d'où la nécessité d'utiliser un large éventail de moyens de communication pour les informer : placement média dans les magazines spécialisés, recours à des relayeurs d'information (associations de transport), relations médias (communiqués de presse), communications ciblées (lettre à tous les propriétaires, infolettre) ainsi que diffusion dans les médias sociaux (Facebook, Twitter) et le Web (site de la Société de l'assurance automobile du Québec).

11. PERSONNE RESSOURCE

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