

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Avertisseur de benne basculante relevée

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

Révision

22 février 2019

SOMMAIRE EXÉCUTIF

a. Définition du problème

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 de blessures et de décès.

La gravité des conséquences des accidents impliquant des véhicules lourds circulant avec leur benne relevée 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 déclenchent automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée afin d'en aviser le conducteur. Cette disposition prévoit que seront fixées, par règlement, la hauteur du camion avec la benne relevée servant à déterminer les véhicules visés ainsi que les normes applicables aux témoins et avertisseurs. Il s'ensuit le *Règlement sur les dispositifs de sécurité de bennes basculantes* qui détermine, outre cette hauteur, le positionnement de ces dispositifs dans le véhicule, la fréquence de clignotement du témoin lumineux ainsi que le niveau sonore de l'avertisseur. Ce règlement a été publié, à titre de projet, à la *Gazette officielle du Québec*.

À la suite de cette publication, certaines entreprises ont considéré que les coûts qu'elles devront assumer étaient sous-estimés. Une seconde consultation auprès des fournisseurs de tels dispositifs de sécurité a donc été faite et l'Analyse d'impact a été révisée en conséquence.

b. Proposition du projet

Le projet réglementaire prévoit les normes applicables à la hauteur de la benne basculante, au témoin lumineux ainsi qu'à l'avertisseur, par exemple la position du témoin lumineux, l'intensité, la fréquence de clignotement, etc. Il précise également le hauteur, benne relevée, à partir de laquelle les véhicules doivent être pourvus de ces dispositifs de sécurité.

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 25,3 M\$ lors de l'année d'entrée en vigueur du règlement. Il s'agit d'une estimation basée sur le prix moyen des dispositifs et de leur installation.

d. Exigences spécifiques

Il n'y a pas d'exigences spécifiques. Les règles et les coûts qui en découlent ne peuvent être modifiées pour s'adapter aux PME. Ces mesures visent la sécurité des usagers de la route et des infrastructures. Chaque véhicule à benne est concerné, peu importe le nombre de véhicules dans une entreprise. 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

Actuellement, les dispositions coercitives dont peut se prévaloir un agent de la paix, lorsqu'un véhicule circule avec sa benne relevée, sont :

- une amende de 175 \$ (plus 75 \$ par tranche de 10 cm excédentaires) lorsque la hauteur du véhicule excède 4,15 m; ou
- 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 accident impliquant un camion dont la benne est relevée amène l'obligation de munir ces véhicules d'un témoin rouge clignotant et d'un avertisseur sonore se déclenchant automatiquement lorsque la benne n'est pas en position complètement abaissée.

Le règlement du gouvernement prévoit d'autres normes applicables au témoin lumineux (par exemple : position du témoin lumineux, intensité, fréquence de clignotement, etc.) et à l'avertisseur sonore. Il précise également la hauteur, benne relevée, à partir de laquelle les véhicules doivent être pourvus de ces dispositifs de sécurité.

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 qu'elle soit amovible ou non.

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 avait été envisagée, 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 avait 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 augmentant la difficulté d'exercer un contrôle adéquat.

De plus, 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 000¹

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

L'estimation des coûts qui avait été produite à la suite de la publication du projet réglementaire a été critiquée. Une nouvelle consultation a donc été faite auprès de fournisseurs de dispositifs, tels que des témoins lumineux ou des avertisseurs sonores. Celle-ci a révélé une grande disparité de coûts en fonction de la sophistication du système, des options et de son installation par le propriétaire du véhicule ou par le vendeur du système. Un système de base peut exiger un déboursé de 300 \$, excluant l'installation. Pour un système plus sophistiqué, assorti de l'option de désactivation temporaire en fonction de la vitesse installé par le fournisseur, le coût pourrait atteindre environ 1 200 \$. Il est à noter que certains camions sont déjà pourvus de témoins lumineux, il se peut cependant qu'ils ne rencontrent pas l'ensemble des caractéristiques réglementées. Néanmoins, l'utilisation en partie d'un dispositif existant permettra de

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.

réduire le coût du système. C'est pour les ensembles comprenant un tracteur routier et une remorque ou une semi-remorque (11 000 remorques et semi-remorques) que le coût du système et de son installation serait le plus élevé 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 moyen** que pourrait avoir à assumer l'ensemble de l'industrie, soit environ **25.3 M\$** en coût direct lié à la conformité aux normes⁴. Ces coûts risquent toutefois d'être plus faibles étant donné qu'un certain nombre de véhicules (nombre inconnu) sont déjà munis de tels dispositifs, que plusieurs propriétaires pourraient se charger de l'installation et certains choisiront le système de base sans l'option de désactivation temporaire. 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)	25.3	0*	25.3
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	25.3	0*	25.3

* 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.

⁴ Le coût moyen a été retenu comme méthode de calcul en raison notamment de la variation des coûts. De plus, le fait d'utiliser une moyenne permet de considérer que plusieurs propriétaires ont déjà de tels équipements dans leurs véhicules ou l'installeront eux-mêmes, diminuant d'autant leurs coûts. La formule retenue est $26\,500 \text{ camions} * (300\$ (\text{coût minimum}) + 900\$ (\text{coût maximum})/2) + 11\,000 \text{ (remorques ou semi-remorques)} * (500\$ (\text{coût minimum}) + 1200\$ (\text{coût maximum})/2) = 25.3\text{M}\$$.

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	25,3	0	25,3
Coûts liés aux formalités administratives	0	0	0
Manques à gagner	0	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	25,3	0	25,3

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	25.3	0	25.3
Total des économies pour les entreprises	0	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	25.3	0	25.3

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

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

On pose également l'hypothèse que l'installation des dispositifs pourra être faite par le propriétaire ou sera jumelée à une autre visite au garage, ce qui évite un déplacement spécifique ainsi que des coûts supplémentaires liés à la mise hors service temporaire des véhicules.

Enfin, on pose l'hypothèse que les nouveaux véhicules seront éventuellement 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.

Dans ce contexte, pendant l'étude du chapitre 7 des lois de 2018 à l'Assemblée nationale, l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI) a réagi sur l'introduction de l'avertisseur sonore. Bien qu'elle déplore que la mesure retenue comprenne un avertisseur sonore, la possibilité que le son puisse se désactiver après un certain temps leur apparaissait intéressante. À la suite de la publication du projet réglementaire, la majorité des intervenants incluant l'ANCAI reconnaissent l'utilité de la réglementation envisagée.

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 (ACRGQTQ);
- Les 3 Vrac;
- Centre de gestion de l'équipement roulant du ministère des Transports;
- Association des propriétaires de machineries lourdes du Québec (APMLQ);
- Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI).

4.7 Autres avantages, bénéfices 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. 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