

Projet

Préliminaire



ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de règlement modifiant le
Règlement sur le feu vert clignotant**

Société de l'assurance automobile du Québec

2023-02-09

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

L'Association des Professionnels du Dépannage du Québec (APDQ) a demandé d'apporter des modifications au *Code de la sécurité routière* (CSR)¹, qui ont été adoptées au printemps 2022, et conséquemment, au *Règlement sur le feu vert clignotant* (Règlement), afin de permettre aux conducteurs de dépanneuses d'utiliser le même feu vert clignotant que les pompiers et de bénéficier des mêmes droits qu'eux. Le but est de susciter la courtoisie des automobilistes et de clarifier le droit d'utiliser l'accotement et de se stationner à tout endroit, lorsque les circonstances l'exigent.

Proposition du projet

Modifier le Règlement afin de déterminer les normes techniques et les modalités d'installation des feux verts clignotants qui pourront être utilisés par les conducteurs de dépanneuses afin qu'entrent en vigueur les dispositions du CSR.

Impacts

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) estime que le coût pour les entreprises pourrait s'élever à un **maximum de 3,51 M\$** si tous se prévalent des permissions maximales d'utiliser des feux verts. Aucune économie n'a été identifiée.

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

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

Exigences spécifiques

Le fardeau des règles n'a pas à être modulé pour tenir compte de la taille des entreprises puisqu'il s'agit d'un choix et non d'une obligation, et que ces entreprises peuvent défrayer une somme moindre que celle présentée ci-dessous pour l'achat de feux verts.

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

Aucune disposition particulière n'a été prise afin d'harmoniser les règles avec l'Ontario. Les dépanneuses ontariennes et du Nouveau-Brunswick possèdent uniquement des feux jaunes. Les conducteurs de ces dépanneuses n'ont pas le droit d'utiliser l'accotement, sauf en cas de nécessité où c'est accepté ou toléré, comme actuellement au Québec.

¹ Analyse d'impact préliminaire présentée au cours des modifications législatives : https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/analyse-preliminaire-projet-loi-LAA_CSR-services-clientele.pdf

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Nature du problème

Le CSR permet la circulation sur l'accotement et le stationnement à divers endroits, en cas de nécessité. Cependant, l'évaluation de cette nécessité peut être ambiguë.

Contexte

En vertu de l'article 227 CSR, les dépanneuses peuvent être munies de feux jaunes clignotants ou pivotants. L'utilisation de ces feux n'est cependant liée à aucun privilège de circulation. Toutefois, en raison du problème mentionné précédemment, l'APDQ a demandé des modifications au CSR, lesquelles ont été adoptées au printemps 2022, et conséquemment des modifications au Règlement, afin de permettre aux conducteurs de dépanneuses d'utiliser le même feu vert clignotant que les pompiers et de bénéficier des mêmes droits qu'eux. Le but est de susciter la courtoisie des automobilistes et de clarifier le droit d'utiliser l'accotement et de se stationner à tout endroit, lorsque les circonstances l'exigent.

Constats

Des conducteurs de dépanneuses peuvent prendre des risques au niveau légal (en circulant sur l'accotement ou en stationnant à divers endroits) pour effectuer une partie de leur travail. Il est attendu que les modifications législatives adoptées au printemps 2022 entrent en vigueur à la suite de l'adoption des modifications du présent règlement, réglant ainsi l'ambiguïté législative.

Causes

Les dépanneuses ne bénéficient pas d'un statut de véhicule particulier au niveau des permissions de déplacements rapides prévues au CSR. Elles ne bénéficient pas non plus de suffisamment de courtoisie sur le réseau routier.

Nécessité de l'intervention de l'État

L'État intervient afin de faciliter le travail des conducteurs de dépanneuses en leur permettant clairement, lors d'un appel de service d'urgence, de rouler sur l'accotement et, au besoin, d'immobiliser la dépanneuse à tout endroit sécuritaire. Il lui permet d'utiliser des feux verts clignotants qui identifient un besoin de déplacement rapide et invite également la population à faire preuve de courtoisie envers ces véhicules.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le projet de règlement propose de modifier tous les articles du *Règlement sur le feu vert clignotant* (RLRQ, chapitre C-24.2, r. 25.1) de façon à déterminer les normes techniques et les modalités d'installation du feu vert clignotant et prévoir les cas et conditions dans lesquels plusieurs feux verts peuvent être utilisés.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Aucune option non réglementaire ne peut être envisagée puisqu'il s'agit de déterminer par règlement les conditions d'application des dispositions législatives.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Secteur touché :

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

Nombre d'entreprises touchées :

- | | | |
|-------------|-------------------------|-------------|
| • PME : 600 | Grandes entreprises : 0 | Total : 600 |
|-------------|-------------------------|-------------|

Caractéristiques additionnelles :

- Le Québec compte environ 1 350 dépanneuses dont le statut est actif.²

4.2 Coûts pour les entreprises

Si tous les propriétaires de dépanneuses se prévalent du nombre maximum permis de feux verts, la SAAQ estime les coûts d'acquisition et d'installation pour l'industrie à un maximum de **3,51 M\$**.

² Registre des immatriculations, juin 2020.

TABLEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Acquisition et installation d'un feu vert	3,51	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	3,51	0

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

TABLEAU 2

Synthèse des coûts pour les entreprises⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	3,51	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	3,51	0

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

4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 3

Économies pour les entreprises⁽¹⁾

(en millions de dollars)

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

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

4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4

Synthèse des coûts et des économies⁽¹⁾

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents)
Total des coûts pour les entreprises	3,51	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	3,51	0

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

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

Depuis la présentation du *Projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, en mai 2022, les hypothèses de calcul ont évolué, passant d'un feu à une possibilité de huit, tout en respectant l'aspect prédominant des feux jaunes clignotants ou pivotants.

Les hypothèses sont les suivantes :

- il n'y aura pas de coût relativement à la production, à la transmission ou à l'archivage d'une demande administrative d'autorisation;
- les dépanneuses ont suffisamment de feux jaunes afin de permettre l'installation du maximum de feux verts;
- les propriétaires des dépanneuses choisiront de munir ces véhicules du maximum de feux verts permis, soit de huit;
- un coût maximum de 200 \$ par feu, pour un total de 1 600 \$ par dépanneuse;
- un coût d'installation à 1 000 \$ pour le maximum de huit feux, alors que le coût unitaire d'installation se chiffrerait à 150 \$.

En fonction des hypothèses ci-haut, le coût maximum pour acquérir et installer le maximum de feux sur une dépanneuse s'élève à 2 600 \$. Considérant que le Québec compte environ 1 350 dépanneuses actives, on évalue à 3,51 M\$ le coût maximum pour l'industrie, si elle se prévaut de ce privilège.

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

La consultation a eu lieu au moment de la présentation à l'Assemblée nationale du projet de loi modifiant la *Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*. Les orientations réglementaires ont été présentées à l'APDQ. Cette dernière a fait des commentaires sur les dispositions législatives, mais ne s'est pas prononcée sur les orientations réglementaires ni sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Avantage :

- Améliorer l'accessibilité lorsqu'il y a un appel d'un service d'urgence et lorsque les circonstances l'exigent.
- Favoriser le respect des lois en permettant clairement aux dépanneuses de circuler sur l'accotement, de se stationner à tout endroit.

Inconvénients :

- La multiplication des feux sur le réseau routier engendre un risque de banalisation de ces feux et une baisse de leur efficacité.
- Lorsqu'un véhicule muni d'un feu vert clignotant se trouve à proximité de feux de circulation, il y a un risque de mauvaise lecture des feux de circulation.

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

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

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

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

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Bien que 100 % des entreprises soient des PME, le fardeau des règles n'a pas à être modulé pour tenir compte de leur taille puisqu'il s'agit d'une permission et non d'une obligation. Par ailleurs, le propriétaire peut défrayer une somme moindre pour l'achat de feux verts que l'hypothèse utilisée aux fins de la présente analyse, ainsi qu'utiliser un nombre plus limité de feux tout en bénéficiant des mêmes droits.

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

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La majorité des appels faits par des services d'urgence ou des agents de la paix sont auprès d'entreprises québécoises pour des raisons de proximité. Par ailleurs, un contrat doit être conclu entre les entreprises de dépannage et le ministère des Transports et de la Mobilité durable en ce qui concerne certaines routes et autoroutes pour y effectuer un remorquage ou un dépannage¹². La compétitivité des entreprises avec les provinces limitrophes n'est donc pas impactée. Si des appels devaient être faits dans des municipalités proches des autres provinces, la permission d'utiliser un feu vert n'affecterait pas la compétitivité des entreprises québécoises.

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

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Considérant que ce sont des entreprises « locales » qui interviennent lors d'un appel de service d'urgence, aucune disposition particulière n'a été prise afin d'harmoniser les règles québécoises avec celles de l'Ontario.

Par ailleurs, les dépanneuses ontariennes et du Nouveau-Brunswick possèdent uniquement des feux jaunes. Les conducteurs de ces dépanneuses n'ont pas le droit d'utiliser l'accotement, sauf en cas de nécessité où c'est accepté ou toléré, comme actuellement au Québec.

Le Manitoba autorise les dépanneuses à utiliser deux feux rouges qui se désactivent automatiquement quand le véhicule est en mouvement. La Saskatchewan autorise, quant à elle, des feux bleus et l'Alberta est en train de réaliser un projet-pilote d'un an sur l'utilisation de feux bleus.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les parties prenantes ont été consultées au moment de la présentation du *Projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* à l'Assemblée nationale et après, lorsque des orientations plus précises au sujet du Règlement ont été connues.

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

10. CONCLUSION

En conclusion, la mesure réglementaire vise à déterminer les normes techniques et les modalités d'installation des feux verts clignotants utilisés par le conducteur d'une dépanneuse et prévoir les cas et conditions dans lesquels plusieurs feux verts peuvent être utilisés.

Le coût pour les entreprises pourrait s'élever à un **maximum de 3,51 M\$** si toutes se prévalaient de cette permission d'utiliser des feux verts. Aucune économie n'a été identifiée. Le projet n'a aucun impact sur l'emploi et la compétitivité des entreprises n'est pas impactée.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La SAAQ mettra de l'avant certaines mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux normes réglementaires. Par ailleurs, de l'information sera diffusée sur son site Internet afin de sensibiliser le public pour qu'il sache quels comportements utiliser lorsque les conducteurs de dépanneuses utiliseront ces feux.

12. PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec

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

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

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

Québec (Québec) G1K 8J6

Monsieur François Fortin

Directeur général

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

Monsieur Paul-Philippe Frenette, ing.

Expert de contenu

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

Monsieur Jean-François Delisle

Chargé de projet

Courriel : Jean-Francois.Delisle2@saaq.gouv.qc.ca

Madame Mélissa Potvin

Rédactrice

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

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

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

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