

DE : Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Le

TITRE : Projet de Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

1- Contexte

Le ministre des Transports est chargé de l'application de lois et de règlements qui régissent la circulation et le transport des personnes et des biens au Québec¹, incluant l'accès au réseau routier et l'indemnisation des personnes accidentées. Dans le cadre de cette application, la Société d'État qu'est la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) le seconde et a pour mission de protéger la personne contre les risques liés à l'usage de la route. Selon les fonctions et les pouvoirs qui lui sont attribués en vertu de sa loi constitutive, elle agit, en fait, comme assureur public.

D'une part, la SAAQ mène des actions de promotion de la sécurité routière. Elle indemnise les personnes accidentées de la route. Elle fixe et perçoit les contributions d'assurance qui doivent permettre l'autofinancement du régime public d'assurance automobile ainsi que sa pleine capitalisation et administre le Fonds d'assurance automobile du Québec (Fonds) dans lequel sont versées les contributions affectées à l'indemnisation. D'autre part, elle gère l'accès au réseau routier, notamment en ce qui a trait aux permis autorisant la conduite d'un véhicule routier, à l'immatriculation d'un tel véhicule et sa mise en circulation ainsi qu'aux normes de sécurité le concernant. Elle perçoit aussi pour le gouvernement des droits et des taxes qu'elle lui remet et elle réalise tout autre mandat qu'il lui confie.

En constante relation avec sa clientèle et ses partenaires, elle remplit ses fonctions conformément, entre autres, à la *Loi sur l'assurance automobile* (LAA) et au *Code de la sécurité routière* (CSR). Cependant, certaines dispositions de celles-ci peuvent quelquefois amener des situations particulières ou préoccupantes pour sa clientèle, soit les usagers de la route. Le ministre des Transports a été saisi de ces problèmes ainsi que d'autres, inhérents à ces lois, notamment :

¹ Pour le CSR, cette responsabilité incombe au ministre des Transports en vertu de l'article 650, à l'exception des dispositions relatives à la surveillance de la circulation dont l'application relève du ministre de la Sécurité publique et celles relatives à la poursuite des infractions dont l'application relève du procureur général. Pour la LAA, c'est l'article 204 qui attribue également cette responsabilité au ministre des Transports à l'exception de certaines dispositions qui relèvent du ministre des Finances.

A. Couverture d'assurance du régime public d'assurance automobile

La couverture d'assurance du régime public a été peu modifiée depuis l'an 2000 et son actualisation serait requise notamment pour éviter que certaines personnes accidentées se retrouvent avec une baisse de revenu significative lorsqu'elles atteignent l'âge de 68 ans, étant donné qu'aucun autre régime de retraite ne peut y remédier. En effet, à la suite d'un accident d'automobile les personnes inaptes au travail sont généralement admissibles, en vertu de la LAA, à une indemnité de remplacement du revenu compensant leur salaire pour la durée de leur incapacité totale ou partielle. Néanmoins, le versement de cette indemnité diminue progressivement à compter de l'âge de 65 ans jusqu'à sa cessation lorsqu'elles atteignent 68 ans, les laissant alors dans une situation de manque à gagner ou d'appauvrissement. En fait, pendant qu'elles touchent leur indemnité de remplacement du revenu, elles ne cotisent pas au Régime de rentes du Québec entraînant alors soit leur inadmissibilité à la rente de retraite, soit une diminution de celle-ci. Chaque année, depuis 1990, ce sont environ 700 accidentés de la route qui, potentiellement, ne seront pas pleinement admissibles à la rente de retraite du Régime de rentes du Québec. De plus, elles peuvent également se trouver dans une situation où elles n'auront aucun revenu de retraite, car elles n'auront pas cotisé à un régime d'un employeur.

D'autre part, certaines personnes accidentées subissent des blessures ou restent avec des séquelles si importantes qu'elles ne pourront ni accéder ni retourner sur le marché du travail les privant ainsi de la possibilité d'une progression de carrière et des revenus supplémentaires qui y sont associés.

Par ailleurs, la LAA prévoit le paiement d'indemnités ainsi que le remboursement de divers frais. Cependant, les montants payables ne sont plus représentatifs des coûts réels encourus par la personne accidentée qui doit alors assumer la partie excédentaire.

B. Accès sécuritaire au réseau routier

Conducteurs

Le Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes recommandait dans son rapport rendu public le 6 février 2020 : « Imposer l'exigence du zéro alcool pour tous les apprentis motocyclistes. ». En fait, au Québec, l'apprenti conducteur est assujéti à la règle du zéro alcool uniquement s'il n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire. C'est dire que le titulaire d'un permis pour conduire uniquement une automobile peut demander d'ajouter à son permis la conduite d'une motocyclette ou d'un véhicule lourd et il ne sera jamais soumis à la règle du zéro alcool en conduisant ce nouveau véhicule. Pourtant, il doit apprendre de nouvelles techniques de conduite et les maîtriser. La consommation d'alcool est un facteur de risque d'autant plus important si la personne n'a pas acquis les habiletés requises à la conduite de son véhicule.

Toujours en matière d'alcool, à la suite d'une première déclaration de culpabilité, les contrevenants, après avoir satisfait à des conditions d'obtention spécifiques, dont une évaluation sommaire ou complète sur leur rapport à l'alcool ou aux drogues, peuvent obtenir de nouveau un permis. Pour tout contrevenant ayant été soumis à une évaluation

complète², ce permis leur interdit de conduire avec une présence d'alcool dans leur organisme et il est assorti d'une condition les obligeant à conduire uniquement un véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique pendant une ou deux années, selon l'infraction à l'origine de leur condamnation. Cette condition permet ainsi d'assurer un suivi du contrevenant en recueillant les données sur son alcoolémie à partir de l'antidémarrreur tout en empêchant le véhicule de démarrer lorsque cet appareil détecte de l'alcool.

Bien que la SAAQ dispose de pouvoirs pour suspendre ou révoquer ce permis, en cas de non-respect des conditions d'utilisation de l'antidémarrreur, elle n'a aucun pouvoir pour prolonger la période obligatoire d'utilisation de cet appareil. Or, c'est l'antidémarrreur qui permet d'effectuer le suivi approprié pour s'assurer que le conducteur utilise désormais son véhicule sans être sous l'effet de l'alcool.

Une disposition récente au CSR prévoit que les pompiers peuvent munir leur véhicule d'un feu vert, s'ils y ont été préalablement autorisés par la SAAQ, en vertu des normes établies par règlement. Cette autorisation s'ajoute, généralement, à celle de la municipalité ou de la municipalité régionale de comté qui, elles, déterminent si leur service incendie a un tel besoin, ce qui accroît les formalités administratives pour l'obtention d'un feu vert. Une fois actionné, ce feu vise une intervention rapide des pompiers en leur permettant de circuler sur l'accotement et d'immobiliser leur véhicule à tout endroit à la condition de ne pas mettre en péril la vie ou la sécurité des personnes. À la suite d'un accident routier, les conducteurs de dépanneuses sont également appelés à se rendre rapidement sur les lieux, notamment pour le dégagement des voies de circulation.

Véhicules

En juin 2019, le gouvernement fédéral modifiait sa réglementation sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire en rendant obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (DCE) des heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds pour assurer, d'une part, une meilleure conformité à la réglementation sur les heures de travail et, d'autre part, une équité concurrentielle, notamment en raison de ceux qui profitent de fiches journalières incomplètes, manquantes, voire falsifiées³. Une telle exigence s'applique déjà aux États-Unis et, par conséquent, aux transporteurs du Canada qui y circulent. Toutes les provinces et tous les territoires canadiens ont accepté d'harmoniser leur législation afin de rendre obligatoire l'utilisation du DCE sur leur territoire et les travaux se poursuivent en vue de la mise en œuvre. Au Québec, les obligations relatives aux heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds ainsi qu'aux équipements requis se retrouvent au CSR et dans la réglementation qui en découle. Aussi, pour rendre obligatoire l'utilisation du DCE chez les transporteurs, des modifications sont notamment requises au CSR.

2 Sont soumis à une évaluation complète le premier contrevenant ayant échoué à l'évaluation sommaire, celui dont l'alcoolémie au moment de l'infraction était de 160 mg ou plus ainsi que celui dont l'infraction constituait en un refus d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix. L'évaluation sommaire vise à déterminer que le rapport d'une personne à l'alcool ou aux drogues ne compromet pas la conduite sécuritaire d'un véhicule routier.

3 À ce sujet, voir le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation du *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire (dispositif de consignation électronique et autres modifications)*, C.P. 2019-599, TR/2019-12 (Gaz. Can. II).

En vertu du CSR, les véhicules conçus pour un usage hors route par leur fabricant ne peuvent être immatriculés afin d'être mis en circulation sur les chemins publics, car ils ne respectent pas les normes applicables aux véhicules routiers. Cependant, la configuration et l'usage des véhicules de type militaire s'apparentent, pour certains, à ceux des véhicules routiers, ce qui a amené erronément leur mise en circulation. Il est aussi possible que ces véhicules puissent satisfaire à des normes de sécurité qui permettent un tel usage. Cette situation a d'ailleurs amené le ministre des Transports à intervenir, pour des raisons d'intérêt public, en prenant un arrêté ministériel pour leur autoriser une circulation sur les chemins publics. Cependant, un tel arrêté est limité dans le temps.

Par ailleurs, les règles relatives à certains équipements de remorques surdimensionnées ou de véhicules agricoles doivent être revues afin d'assurer une circulation sécuritaire pour les usagers de la route.

Contrôles

Le CSR prévoit l'obligation d'obéir aux ordres et signaux d'un agent de la paix, d'un brigadier scolaire ou d'un signaleur routier lorsqu'il dirige la circulation lors de travaux, mais cette obligation n'est pas prévue à l'endroit du signaleur lors d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives. Ainsi, lors de ces événements, seuls les agents de la paix peuvent diriger la circulation routière. Bien que les services policiers puissent être requis afin de gérer la circulation lors de ces événements, il est fréquent qu'ils ne soient pas disponibles pour assurer la gestion de la circulation et la sécurité des participants. À l'occasion, même s'ils sont présents, les policiers ne peuvent garantir qu'ils seront en mesure de rester sur le site de l'événement en cas d'appel urgent.

Dans une zone scolaire, le comportement inapproprié de l'excès de vitesse est sanctionné en fonction de la vitesse et de ce lieu. Depuis le 1^{er} août 2019, les amendes sont doublées en cas d'excès de vitesse commis en zone scolaire et durant la période scolaire. Néanmoins, des enjeux d'application nécessitent de clarifier la notion de zone scolaire et de réviser le concept de période scolaire. Par ailleurs, les amendes perçues pour des excès de vitesse constatés par un cinémomètre photographique sont portées au crédit du Fonds de la sécurité routière, sauf si l'excès de vitesse est ainsi constaté dans une zone scolaire. Le Fonds est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

Afin de réaliser leur travail, les contrôleurs routiers doivent avoir accès à des documents du propriétaire ou de l'exploitant de véhicules lourds. Toutefois, pour certains de ces documents, ils ne peuvent les requérir autrement que s'ils font une inspection en entreprise alors que d'autres façons de faire peuvent être envisagées.

2- Raison d'être de l'intervention

L'actualisation de la couverture d'assurance au bénéfice des personnes accidentées de la route est requise. Il est très important que ces personnes puissent en bénéficier le plus rapidement possible puisque plusieurs sont déjà en situation de manque à gagner ou d'appauvrissement et que le nombre de personnes visées par cette situation

préoccupante augmente d'année en année. Pour ce faire, des modifications législatives sont nécessaires. Les sommes supplémentaires octroyées aux personnes accidentées, en actualisant la couverture d'assurance (1 000 M\$), seront réinjectées dans l'économie de la province. De plus, les ajustements des autres indemnités et frais remboursables se traduiront par une meilleure accessibilité aux soins.

Le projet de loi ci-joint vise aussi à améliorer la sécurité routière, notamment en dissuadant et encadrant davantage des comportements à risque d'accident ce qui pourra contribuer à la sécurité des usagers de la route, mais également à la pérennité du régime public d'assurance automobile.

Par ailleurs, pour maintenir l'équité concurrentielle dans l'industrie du transport routier, le Québec doit s'harmoniser avec le fédéral, les provinces et les territoires canadiens afin de rendre obligatoire l'utilisation d'un DCE dans les véhicules lourds. À cet égard, des modifications au CSR et à sa réglementation sont requises.

3- Objectifs poursuivis

L'objectif poursuivi par les modifications est d'améliorer les services offerts par la SAAQ à sa clientèle en répondant aux préoccupations de cette dernière tout en contribuant à l'amélioration de la sécurité routière ainsi qu'à l'harmonisation des règles entre les administrations nord-américaines.

4- Proposition

Il est proposé de modifier la LAA, le CSR et d'autres dispositions pour atteindre les objectifs afin d'améliorer les services à la clientèle offerts par la SAAQ tout en contribuant à la sécurité routière ainsi qu'à l'harmonisation des règles entre les administrations nord-américaines. Elles prévoient notamment en matière de :

Couverture d'assurance du régime public d'assurance automobile

Il est principalement proposé de prolonger l'indemnité de remplacement du revenu selon certaines modalités. Il est prévu d'assurer un revenu équivalent à la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs du Québec déterminée par Statistique Canada, aux personnes accidentées ayant des blessures ou des séquelles si importantes qu'elles se trouvent dans une situation pouvant les priver d'une progression de carrière et des gains en découlant. Il est également prévu d'ajuster diverses indemnités et des montants maximums remboursables afin qu'ils soient plus représentatifs des coûts réels assumés par les personnes accidentées de la route.

Accès sécuritaire au réseau routier

Conducteur

Il est proposé d'assujettir au zéro alcool tout apprenti conducteur. Il est prévu de prolonger la durée obligatoire de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrageur éthylométrique lorsqu'il y a eu un manquement en lien avec l'utilisation de

cet appareil prévu par règlement. Il est également suggéré d'étendre l'utilisation du feu vert aux conducteurs de dépanneuses et de retirer l'obligation d'obtenir, au préalable, l'autorisation de la SAAQ.

Véhicule

Il est proposé d'apporter les ajustements requis afin de pouvoir harmoniser la législation à la nouvelle réglementation fédérale concernant l'utilisation d'un DCE pour consigner électroniquement les heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds. Il est prévu d'introduire, d'une part, une exception à l'interdiction de mettre en circulation des véhicules conçus pour un usage hors route afin d'autoriser cette circulation aux véhicules routiers de type militaire qui répondent aux conditions d'immatriculation prévues par règlement ainsi que, d'autre part, un pouvoir pour le gouvernement de réglementer des exemptions applicables à de tels véhicules. Il est également suggéré d'adapter les règles relatives à certains équipements de remorques surdimensionnées et de véhicules agricoles afin d'assurer leur circulation sécuritaire pour les usagers de la route, notamment en ce qui concerne leur visibilité.

Contrôle

Il est proposé de rendre obligatoire le respect des ordres et des signaux des signaleurs routiers lors d'événements exceptionnels, d'épreuves ou de compétitions sportives. La personne responsable de l'entretien du chemin public sur lequel se déroulera l'événement ainsi que celle qui organise l'événement devront veiller à ce que le signaleur routier respecte les normes établies par règlement du ministre concernant les vêtements que doit porter le signaleur. Il est prévu d'habiliter le gouvernement à définir par règlement la notion de « période scolaire » et à établir des critères de détermination d'une « zone scolaire ». La personne responsable de l'entretien d'un chemin public devra installer une signalisation appropriée pour indiquer le début et la fin d'une zone scolaire en tenant compte des critères d'établissement prévus par règlement. Il est proposé de circonscrire la période pendant laquelle des amendes doublées peuvent être imposées dans une zone scolaire et de préciser que les amendes perçues pour une infraction de vitesse constatée au moyen d'un cinémomètre photographique dans une zone scolaire soient portées au crédit du Fonds de la sécurité routière, et ce, rétroactivement au 1^{er} août 2019. Il est également proposé d'optimiser le travail des contrôleurs routiers quant aux inspections qu'ils doivent effectuer.

5- Autres options

Aucune autre option n'est envisageable. En effet, puisqu'il s'agit d'un régime d'assurance étatique, la couverture d'assurance ne peut être modifiée sans modification législative. Il est également impossible d'assujettir les nouveaux demandeurs d'une classe de permis au zéro alcool ou exiger de munir les véhicules lourds d'un DCE sans modifier la loi. En fait, aucun des problèmes soulevés dans ce mémoire ne peut être résolu autrement que par des modifications législatives.

6- Évaluation intégrée des incidences

Les mesures visant à actualiser la couverture d'assurance permettront de redonner 1 000 M\$ aux personnes accidentées. Grâce à ces sommes additionnelles, elles seront mieux indemnisées. En effet, d'une part, elles demeureront admissibles à une indemnité de remplacement du revenu jusqu'à leur décès ce qui, par ailleurs, aura un impact positif sur les familles qui se retrouvaient avec un manque à gagner en raison de l'absence de rentes de retraite. D'autre part, elles recevront un remboursement de leurs frais reflétant davantage les dépenses qu'elles engagent en raison de leur état et qui découlent de l'accident. Finalement, il sera plus facile de modifier certains montants maximums payables, car ils seront dorénavant fixés par règlement permettant ainsi de les ajuster plus rapidement au prix courant ou de s'adapter aux nouvelles réalités.

L'Office des personnes handicapées (OPHQ) reconnaissait que « le projet de loi comporte des dispositions susceptibles d'avoir un impact positif sur les personnes handicapées dont les incapacités résultent d'un accident de la route ».

En matière de sécurité routière, les mesures proposées permettent, d'une part, de lutter contre l'alcool au volant. En effet, elles obligent la sobriété pendant l'apprentissage à la conduite d'un nouveau type de véhicule routier ce qui, de plus, permettra de mettre en œuvre l'une des recommandations du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes. De plus, elles prévoient la possibilité de prolonger la période obligatoire de la condition de munir son véhicule d'un antidémarrage éthylométrique au conducteur dont les données de cet appareil ont démontré une présence d'alcool dans le sang pendant cette période.

D'autre part, toujours en matière de sécurité routière, les mesures devraient également contribuer à réduire les risques de conduite en état de fatigue chez les conducteurs de véhicules lourds. Bien que les véhicules lourds ne représentent qu'environ 4 % du parc automobile du Québec, ils étaient impliqués, en 2020, dans environ le quart des accidents routiers mortels au Québec. Il importe que leurs conducteurs soient particulièrement alertes et vigilants pour anticiper un risque d'accident, notamment en respectant les normes relatives aux heures de conduite ce que vise l'utilisation du DCE dans les véhicules lourds.

Plusieurs des modifications proposées par ce mémoire faciliteront les relations de la SAAQ avec sa clientèle. Cependant, bien que de telles mesures redonnent aux personnes accidentées des sommes additionnelles et qu'elles contribuent à améliorer la sécurité routière, elles pourront également susciter de l'insatisfaction dans leur application, par exemple, à la suite de l'inadmissibilité d'une personne à une indemnité ou par l'assujettissement d'une personne à de nouvelles règles de sécurité. Une telle situation pourrait, comme c'est déjà le cas, devenir un litige qui sera soumis à l'appréciation des tribunaux.

Ce mémoire est accompagné d'une Analyse d'impact réglementaire qui regroupe une analyse pour chaque mesure proposée dans le projet de loi ci-joint ayant un impact sur les entreprises. En fait, en vertu de la Politique sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret 1166-2017), une telle analyse n'est pas requise pour une mesure législative ou réglementaire qui ne concerne pas les

entreprises, ce qui est le cas pour diverses mesures de ce projet de loi, dont celles qui visent notamment le comportement de personnes physiques telles que, à titre d'exemple, l'assujettissement au zéro alcool de tout apprenti conducteur et la prolongation de la durée de la condition antidémarrreur éthylométrique.

7- Consultations entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Les mesures contenues dans le projet de loi ci-joint répondent à des besoins et des préoccupations, notamment exprimées par la clientèle de la SAAQ.

Concernant les modifications à la couverture d'assurance, il y a lieu de mentionner que certaines lois réfèrent au régime d'indemnisation prévu en vertu de la LAA pour indemniser leur clientèle, soit la *Loi sur Héma-Québec et sur le Comité de biovigilance* (chapitre H-1.1) et la *Loi sur la santé publique* (chapitre S-2.2). Aussi, les mesures ont été discutées en conséquence. C'est ainsi que des échanges ont eu lieu avec le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère des Finances, l'Agence de revenu du Canada, Revenu Québec, le ministère de la Justice à titre de responsable de la *Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels*, la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité au travail (CNESST) ainsi qu'avec l'OPHQ. Pour les autres mesures concernant les modifications au CSR, le ministère des Transports, le ministère des Relations internationales et de la Francophonie ainsi que le ministère des Finances ont notamment été consultés. Par ailleurs, comme mentionné précédemment, l'une des mesures permet de mettre en œuvre une recommandation du Comité d'experts sur la sécurité des motocyclistes rendue publique en février 2020. À la suite de discussions entre ministères et autres parties prenantes, des travaux s'ensuivirent afin que les mesures introduites dans le projet de loi ne constituent pas un enjeu ou un risque pour les parties concernées.

Finalement, comme mentionné précédemment, le Québec, à l'instar des autres provinces et territoires, a accepté d'harmoniser sa législation avec le fédéral, les provinces et territoires canadiens relativement à l'obligation d'utiliser un DCE dans les véhicules lourds. Cette harmonisation s'effectue en collaboration avec les associations représentant l'industrie du transport du Québec. Ces dernières se disent favorables au principe de rendre obligatoire l'utilisation de cet appareil afin d'améliorer le niveau de conformité aux heures de conduite et de repos.

8- Mise en œuvre, suivi et évaluation

Le projet de loi ci-joint ne prévoit pas de mécanisme spécifique pour sa mise en œuvre et son suivi. Néanmoins, son suivi et son évaluation s'effectueront via les mécanismes habituels déjà prévus dans les façons de faire à la SAAQ, dont l'assurance qualité des processus et des services ainsi que via le bilan routier.

9- Implications financières

Les coûts pour mettre en œuvre l'ensemble des mesures prévues au projet de loi ci-joint sont estimés à 1 004 M\$ alors que les coûts récurrents nécessaires à la poursuite de leur

application sont de l'ordre de 30 M\$ annuellement. La quasi-totalité de ces montants vise l'actualisation de la couverture d'assurance du régime public. C'est ainsi que 1 000 M\$ seront redonnés aux personnes accidentées de la route. Ce projet n'entraîne aucun coût pour le gouvernement et sera essentiellement financé par le surplus de capitalisation du régime qui dispose des sommes nécessaires.

10- Analyse comparative

Concernant la mesure phare de ce projet de loi, soit le prolongement de l'indemnité de remplacement du revenu jusqu'au décès de la personne accidentée alors qu'elle avait moins de 65 ans au moment de l'accident, des mesures ayant une finalité semblable se retrouvent dans certaines administrations canadiennes ou à la CNESST au Québec :

- En Saskatchewan, un montant équivalent à 10 % de l'indemnité de remplacement du revenu est mis de côté pour toute personne accidentée ayant au moins 18 ans et recevant une pleine indemnité à cet égard lorsque celle-ci a été versée pendant au moins 24 mois consécutifs. Ce montant portant intérêt est versé au choix de cette personne lorsque l'indemnité de remplacement du revenu cesse ou lorsqu'elle atteint 65 ans;
- Au Québec, les travailleurs qui reçoivent une pleine indemnité de remplacement du revenu, pendant une période continue d'au moins 24 mois à la suite d'un accident de travail reconnu par la CNESST, ne sont pas pénalisés pour leurs années d'invalidité totale au moment du calcul de la rente de retraite du Régime de rentes du Québec.

Concernant la mesure visant les personnes accidentées ayant des blessures ou des séquelles importantes de nature catastrophique, des mesures semblables visant ces personnes sont prévues au Manitoba, en Colombie-Britannique et en Saskatchewan.

En matière d'accès sécuritaire au réseau routier, l'assujettissement au zéro alcool de tout apprenti conducteur, incluant celui qui est déjà titulaire d'un permis et qui vise l'obtention d'une nouvelle classe à son permis s'applique en Ontario, en Alberta, en Saskatchewan et aux Territoires-du-Nord-Ouest.

Actuellement, les transporteurs aux États-Unis sont assujettis à l'obligation d'utiliser un DCE dans les véhicules lourds, ce qui implique que les transporteurs du Québec y circulant sont également visés par cette exigence. Depuis le 12 juin 2021, les transporteurs du Québec y sont aussi soumis lorsqu'ils font du transport d'une province ou d'un territoire canadien à l'autre en raison de la réglementation fédérale. Dans le but d'assurer l'équité concurrentielle, toutes les provinces et tous les territoires canadiens ont accepté de modifier leur législation à cet égard.

Le ministre des Transports,

FRANÇOIS BONNARDEL