

# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

## Rendre obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (DCE) par les conducteurs et exploitants de véhicules lourds

(Version révisée du titre 5 de l'analyse d'impact déposée dans le cadre du  
projet de loi 22)

Société de l'assurance automobile du Québec

Mai 2022



## SOMMAIRE EXÉCUTIF

### a. Définition du problème

Chaque année sur les routes, la fatigue au volant est une cause importante d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd. Ainsi, afin d'augmenter la sécurité des usagers de la route, il est souhaité un meilleur contrôle, notamment par l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique (DCE) pour consigner les heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds.

À cet effet, pour rendre obligatoire un tel dispositif, d'une part, le *Code de la sécurité routière* (CSR) a été modifié et, d'autre part, le *Règlement sur les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds* (Règlement) doit être révisé afin de définir les modalités de son utilisation.

#### Le contexte

La réglementation en vigueur exige actuellement que les conducteurs de véhicules lourds consignent leur temps imparti au poste de travail et de repos sur une fiche journalière en format papier ou électronique. La fiche journalière telle qu'on la connaît actuellement ne permet pas de s'assurer que les heures de conduite et de repos sont compilées de manière exhaustive, et par le fait même, d'assurer le suivi et le respect réglementaire approprié.

#### Les constats

- Le non-respect du Règlement peut entraîner la fatigue des conducteurs de véhicules lourds ce qui contribue à la détérioration du bilan routier;
- Il est difficile pour les contrôleurs routiers de savoir exactement le nombre réel d'heures de travail et de repos qu'un conducteur a réalisé dans sa journée ou dans son cycle;
- Il peut s'installer un problème d'équité concurrentielle au sein de l'industrie, car ceux qui ne respectent pas la réglementation bénéficient d'un avantage compétitif considérable par rapport à ceux qui la suivent scrupuleusement.

#### Les causes

Le Gouvernement du Canada a publié, en juin 2019, la mise à niveau de son *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires* afin de rendre obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique des heures de travail et de repos. Transports Canada a fixé l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement au 12 juin 2021. Le Québec s'est engagé, par conséquent, à ajuster sa propre réglementation afin de l'harmoniser à celle de Transports Canada et des autres administrations canadiennes qui ont également l'intention d'emboîter le pas.

#### Nécessité de l'intervention de l'État

Puisque c'est l'État qui régit les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, il doit intervenir afin de préserver la sécurité du transport et des usagers de la route en minimisant la fatigue au volant. De plus, l'État a la responsabilité de mettre en place des conditions favorisant la saine concurrence et d'harmoniser sa réglementation avec les autres administrations nord-américaines afin d'assurer la fluidité du transport.

**b. Proposition du projet**

Il est proposé d'obliger d'avoir à bord de certains véhicules lourds un dispositif de consignation électronique des heures de travail et de repos des conducteurs.

**c. Impacts**

Selon l'évaluation présentée à l'analyse d'impact du projet de loi 22, la mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts directs annualisés sur 10 ans liés à la conformité aux règles estimés à 112,2 M\$. Toutefois, des économies annualisées sur 10 ans sont à prévoir quant aux formalités administratives estimées à 143,6 M\$. Il en résulte des gains d'efficience annuels nets de 31,4 M\$ pour l'ensemble de l'industrie. Pour ce qui est des autres avantages, bénéfices et inconvénients, la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) estime qu'il pourrait y avoir une amélioration potentielle du bilan routier par la diminution de la fatigue au volant.

Par rapport au Règlement actuel, le projet propose 24 modifications à des articles existants, 9 nouveaux articles et l'abrogation d'un article. 18 articles restent inchangés.

Peu de données permettent d'extrapoler les impacts sur l'emploi d'autant plus que l'industrie n'a fait part d'aucun enjeu à ce sujet.

**d. Exigences spécifiques**

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les petites et moyennes entreprises (PME) dans le cadre du projet puisque les coûts pour munir un véhicule lourd d'un dispositif de consignation électronique sont dictés par le marché.

## 1. DÉFINITION DU PROBLÈME

### a) Nature du problème

Le contrôle des heures de conduite par les contrôleurs routiers est ardu, car l'utilisation des fiches en format papier actuelles entraîne plusieurs erreurs dans la saisie des données de conduite et ont le potentiel d'être facilement falsifiables, constituant un risque pour les usagers du réseau routier en raison de la fatigue des conducteurs et une iniquité dans l'industrie du transport.

Pour rendre obligatoire le dispositif de consignation électronique, tout d'abord le CSR a dû être modifié et, par la suite, le Règlement peut être modifié afin d'en définir les modalités d'utilisation.

### b) Contexte

La réglementation en vigueur exige actuellement que les conducteurs de véhicules lourds consignent leur temps de travail et de repos sur une fiche journalière en format papier ou en format électronique. La fiche journalière telle qu'on la connaît actuellement ne permet pas de s'assurer que les heures de conduite et de repos sont compilées de manière exhaustive. Néanmoins, le rapport d'activité qui n'est pas produit par un DCE devrait perdurer dans le temps advenant certaines situations.

### c) Constats

- Le non-respect du Règlement peut entraîner la fatigue des conducteurs de véhicules lourds, augmentant le risque d'accident et alourdissant le bilan routier;
- Il devient difficile pour les contrôleurs routiers de savoir exactement le nombre réel d'heures de conduite qu'un conducteur a ou est en train d'effectuer;
- Il peut s'installer un problème d'équité concurrentielle au sein de l'industrie, car les conducteurs qui ne respectent pas la réglementation bénéficient d'un avantage compétitif considérable par rapport à ceux qui la suivent scrupuleusement.

### d) Causes

Le 18 décembre 2017, le règlement rendant obligatoire l'utilisation d'un dispositif de consignation électronique des heures de conduite et de repos (DCE), pour la plupart des transporteurs routiers, est entré en vigueur aux États-Unis. Le Gouvernement du Canada a, par la suite, publié en juin 2019 la mise à niveau de sa propre norme sur les heures de conduite afin de rendre obligatoire l'utilisation des DCE à bord des véhicules lourds. Le Québec s'est engagé, par conséquent, à ajuster sa réglementation afin de l'harmoniser à celle des autres administrations canadiennes.

### e) Nécessité de l'intervention de l'État

Puisque l'État régit les heures de conduite et de repos des conducteurs de véhicules lourds, il doit intervenir afin de préserver la sécurité du transport et des usagers de la route en minimisant la fatigue au volant. De plus, l'État a la responsabilité de mettre en place des conditions favorisant la saine concurrence et d'harmoniser sa réglementation avec les autres administrations nord-américaines afin d'assurer la fluidité du transport.

## 2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de modifier le Règlement afin que:

- l'utilisation du DCE soit obligatoire pour certains véhicules;
- l'exploitant d'un véhicule routier veille à ce que le véhicule soit équipé d'un DCE qui satisfait aux exigences de la norme technique canadienne;
- en plus du rapport d'activité, la définition du dispositif de consignation électronique soit également prévue au Règlement puisque certains véhicules lourds seront obligés d'en être munis;
- à la demande d'un contrôleur routier, le conducteur doit présenter ses rapports d'activités sur un ou des supports définis par la réglementation;
- soient exemptés, les véhicules dont :
  - l'année modèle est antérieure à 2000;
  - la location est de 30 jours et moins sans reconduction;
  - le véhicule est normalement exempté, mais fait face à de mauvaises conditions de circulation;
  - le véhicule est conduit afin d'être livré, il circule sans chargement, à moins que son chargement ne soit un véhicule transporté par la méthode à dos d'âne faisant partie de la livraison, et il est livré :
    - a) par un fabricant à un concessionnaire automobile;
    - b) par un concessionnaire automobile à un acheteur ou un locataire;
    - c) par une entreprise de location de véhicules d'une succursale à une autre pour un ajustement d'inventaire;
- les obligations du conducteur et de l'exploitant soient ajustées en fonction des obligations en lien avec l'appareil, mais aussi avec les obligations des rapports d'activités sur tous types de supports;
- le mode de transmission électronique soit également défini ainsi que le mode de transmission en cas d'exemption ou de défaillance;
- une nouvelle mise hors service du conducteur soit introduite pour encadrer les cas où le DCE serait volontairement falsifié ou reprogrammé de telle façon qu'il n'enregistre plus des données exactes;
- certaines activités que le conducteur a à effectuer soient clarifiées à savoir s'il s'agit de travail, de conduite ou de repos;
- quelques clarifications réglementaires soient apportées qui ne sont pas en lien avec le DCE.

### 3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Actuellement, les véhicules lourds immatriculés au Québec et circulant aux États-Unis doivent être munis d'un DCE puisque la réglementation américaine l'oblige. Certains transporteurs québécois qui ne traversent pas la frontière ont aussi adopté l'utilisation du DCE, mais il ne s'agit pas de la majorité. Bien que faire la promotion du DCE et encourager l'industrie à en faire l'usage serait envisageable via des campagnes auprès des transporteurs, il ne serait pas possible d'obtenir une pleine adhésion telle que visée par la réglementation.

## 4. ÉVALUATION DES IMPACTS

### 4.1. Description des secteurs touchés

#### a) Secteurs touchés

Selon le *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2.0 2017* :

Secteur 484<sup>1</sup> – Transport par camion. Ces établissements offrent principalement des services de transport par camion d'une région métropolitaine à une autre.

Secteur 485<sup>2</sup> – Transport en commun et transport terrestre de voyageurs. Ces établissements offrent le transport de voyageurs à l'aide d'un matériel conçu à cet effet sur de longues distances.

#### b) Nombre d'entreprises touchées :

Il y avait, en 2017, 56 322 propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) en activité au Québec. De ce nombre, 44,7 % seraient assujettis à l'installation du DCE, soit environ 25 176 PEVL.

#### c) Exemptions et particularités :

Par ailleurs, on estime que 55,3 % des PEVL seraient exemptés d'être munis d'un DCE au Québec en vertu des dispositions prévues au règlement fédéral pour :

- les véhicules loués pour une période maximale de 30 jours;
- les véhicules dont l'année modèle est antérieure à l'an 2000;

Ainsi qu'en vertu des dispositions prévues au règlement provincial pour :

- les véhicules qui demeurent à l'intérieur d'un rayon de 160 km et reviennent au port d'attache tous les jours.

Au Québec, la grande majorité des PEVL (76 %) exploitent entre un et cinq camions.

Même avec l'arrivée de la nouvelle réglementation, les entreprises de camionnage locales et les conducteurs, devront continuer d'utiliser les rapports d'activités ou les registres pour noter leurs heures de conduite et de repos selon les exceptions qui y seront prévues.

#### d) Impacts qualitatifs anticipés du DCE sur la gestion du temps :

- Il sera plus facile aux exploitants de véhicules lourds de se conformer aux heures de conduite et de repos avec le DCE, car ils pourront suivre en continu leurs conducteurs.

<sup>1</sup> <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/484>

<sup>2</sup> <https://www.ic.gc.ca/app/scr/app/cis/summary-sommaire/485>

- Certains conducteurs de véhicules lourds qui ont actuellement de la difficulté à respecter le règlement dû à ses multiples règles et exceptions seront suivis et informés par le DCE des heures de conduite disponibles. Ainsi, ils pourront mieux planifier les moments de conduite et de repos.

Sources:

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf>  
(page 39)

<https://www.ic.qc.ca/app/scr/app/cis/businesses-entreprises/484?lang=fr>

[https://www.stat.gouv.qc.ca/quebec-chiffre-main/pdf/qcm2019\\_fr.pdf](https://www.stat.gouv.qc.ca/quebec-chiffre-main/pdf/qcm2019_fr.pdf)

## 4.2. Coûts pour les entreprises

### **Les coûts et les bénéfices suivants ont comme prémisses de base que les entreprises respectent actuellement les règles entourant les heures de conduite.**

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts directs liés à la conformité aux règles estimés à 112,2 M\$ (coûts annualisés sur 10 ans). Toutefois, des économies annualisées sur 10 ans sont à prévoir quant aux formalités administratives. Ces dernières sont estimées à 143,6 M\$. Finalement, il en résulte des gains d'efficacité nette de 31,4 M\$ pour l'ensemble de l'industrie.

#### **Coûts directs liés à la conformité aux règles**

Les modifications entraîneront des coûts supplémentaires pour les transporteurs routiers (camions et autobus) visés par cette mesure. Ces coûts comprendront ceux engagés par le transporteur routier pour l'acquisition, l'installation, l'activation et la maintenance des DCE.

TABLEAU 1  
**Synthèse des coûts pour les entreprises**  
(en millions de dollars)

	<b>Coûts annualisés (implantation et récurrents) <sup>(1)</sup></b>
Coûts directs liés à la conformité aux règles	112,2
Coûts liés aux formalités administratives	
Manques à gagner	
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>112,2</b>

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).



### 4.3. Gains d'efficience pour les entreprises

Les modifications entraîneront des économies de temps pour les conducteurs qui n'auront plus à remplir les fiches journalières papier, ainsi que des économies sur l'achat du papier. Des économies de temps pour le personnel administratif des transporteurs sont également à prévoir, car les renseignements relatifs aux rapports d'activités seront transmis et conservés électroniquement.

TABLEAU 2

#### Gains d'efficience pour les entreprises (obligatoire)

(en millions de dollars)

Prendre note que les économies suivantes représentent des gains d'efficience et non des gains monétaires.

	Gains d'efficience annualisés (implantation et récurrents) <sup>(1)</sup>
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	
<b>GAINS D'EFFICIENCE LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	
Associées à la réduction du temps de complétion et à la transmission électronique des feuilles de temps	143,6
<b>TOTAL DES GAINS D'EFFICIENCE POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>143,6</b>

(1) La méthode de calcul des économies en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des économies inhérentes aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des économies peut être utilisée pour les projets dont les économies doivent être calculées sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

#### 4.4. Synthèse des coûts et des gains d'efficacité

TABLEAU 3

##### Synthèse des coûts et gains d'efficacité pour les entreprises

**Prendre note que les économies calculées représentent des gains d'efficacité et non des gains monétaires.**

(en millions de dollars)

	Coûts et gains d'efficacité annualisés (implantation et récurrents) <sup>(1)</sup>
Total des coûts pour les entreprises	112,2
Total des gains d'efficacité pour les entreprises	143,6
<b>GAINS D'EFFICACITÉ NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>31,4</b>

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

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

**Prendre note que les économies suivantes représentent des gains d'efficacité et non des économies monétaires.**

Les données de cette section proviennent de l'étude d'impacts fédérale de la réglementation.

Les principales hypothèses utilisées sont :

- les coûts annualisés sur 10 ans par entreprise sont de 4 290 \$ pour une entreprise de camionnage au Canada et de 20 068 \$ pour une entreprise d'autocar également au Canada;
- les économies annualisées sur 10 ans par entreprise sont de 5 443 \$ pour une entreprise de camionnage au Canada et de 30 291 \$ pour une entreprise d'autocar également au Canada;
- le nombre d'entreprises de camionnage au Québec est de 24 910;
- le nombre d'entreprises d'autocar au Québec est de 266.

À noter que faute d'avoir un portrait exact du nombre de PEVL œuvrant dans le transport de marchandises (camionnage) versus de personnes (autocars), la même proportion que le portrait canadien a été appliquée (source AIR fédérale).

Selon ces hypothèses, le gain annuel actualisé au taux de 7 % pour l'industrie est estimé à plus de 31 M\$.

Sources:

Gazette du Canada Partie II, OTTAWA, le mercredi 12 juin 2019, Textes réglementaires 2019DORS/2019-154 et 157 à 185 et TR/2019-31 à 35 Pages 2307 à 3083.

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/ent-camionnage/statistiques/Documents/portrait-statistique.pdf> (Page 36)

<http://www.obac.ca/sites/pice/files/misc/ELD%20COST%20BENEFIT-English.pdf>

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

Trois consultations ont été faites auprès de l'industrie relativement au DCE.

La première s'est faite via un comité consultatif avec l'industrie qui a eu lieu à la fin de 2019 et s'est terminée durant l'hiver 2020. Cette consultation avait pour but de présenter les orientations concernant l'obligation de munir certains véhicules lourds d'un DCE et d'entendre les commentaires de l'industrie à ce sujet.

La deuxième est un sondage en ligne réalisé auprès de 1 236 intervenants de l'industrie québécoise du transport, en janvier 2020.

La troisième consultation s'est déroulée le 11 juin 2021 et portait sur l'évolution des orientations du projet de règlement. Toutefois, les consultations n'ont pas porté sur le coût ou les économies liés à l'usage d'un DCE. Puisque les données utilisées proviennent majoritairement de l'AIR fédérale, une mise à jour de cette AIR pourrait être nécessaire advenant des commentaires de l'industrie suite à la réparation du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec*.

Étaient présents à une ou plusieurs des consultations :

- UPA (Union des producteurs agricoles)
- ANCAI (Association nationale des camionneurs artisans inc.)
- LINDE (Compagnie de l'industrie gazière, gaz rares, approvisionnement et services)
- APMLQ (Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec)
- ACRGTQ (Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec)
- TEAMSTERS (Syndicat de camionneurs)
- ADEQ (Association des distributeurs d'énergie du Québec)
- Carrefour ACQ (Association du camionnage du Québec)
- FTA (Fédération des transporteurs par autobus)
- APDQ (Association des professionnels du dépannage du Québec)
- CAMO-ROUTE (Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier)
- CIFQ (Conseil de l'industrie forestière du Québec)
- ARPQ (Association des routiers professionnels du Québec)

S'ajoute à cette liste, divers intervenants de ministères et organismes publics.

#### 4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

##### **Ce que l'on dénote principalement suite à l'implantation du DCE aux États-Unis :**

Au Canada, aucune clause de droit acquis ne sera introduite afin de tolérer un véhicule visé déjà muni d'un appareil, mais qui n'est pas certifié selon la nouvelle norme technique canadienne. En conséquence, les entreprises devront mettre à jour le logiciel de gestion de l'appareil déjà installé ou bien faire l'achat d'un appareil certifié. La certification américaine ne sera pas reconnue.

- Une augmentation de la conformité est l'objectif ultime de l'exercice, cependant cela pourrait occasionner une augmentation des infractions pour conduite dangereuse et/ou excès de vitesse.

- Un aggravement de la pénurie de la main-d'œuvre, car l'étalement et la réorganisation de la chaîne de distribution entraînent un besoin en main-d'œuvre. Les entreprises peinent à répondre à la demande et accusent des pertes.

On mentionne que c'est le changement le plus radical de l'industrie du transport depuis les 50 dernières années. Beaucoup de changements ont dû être faits au niveau de la répartition. Toutes les routes de livraisons ont été revues. Comme la main-d'œuvre était déjà difficile à avoir en raison de la pénurie de main-d'œuvre qui sévit en Amérique du Nord, l'impact du DCE est regardé de très près par l'industrie. Malgré les enjeux engendrés par la mise en place du DCE, seulement 2,8 % des conducteurs seraient enclins ou très enclins à quitter l'industrie. Cependant, il est fait mention que le virage technologique est inévitable, voire nécessaire.

Il est malgré tout démontré que la gestion efficace du temps de conduite joint à une coordination sans heurts de la chaîne de distribution peut générer du profit.

Les diverses études ont été menées principalement par l'industrie américaine elle-même. Par ailleurs, le délai entre l'application du mandat et les études était relativement court et ne permet pas d'avoir une vue de l'impact à moyen ou à long terme et de voir le cycle de vie de l'application réglementaire.

Sources :

[freightflow.com/posts/how-the-eld-mandate-impacts-the-trucking-industry/](http://freightflow.com/posts/how-the-eld-mandate-impacts-the-trucking-industry/)  
[trucker.com/regulations/article/21746848/hightighting-the-impact-of-the-eld-mandate-so-far-on-trucking](http://trucker.com/regulations/article/21746848/hightighting-the-impact-of-the-eld-mandate-so-far-on-trucking)  
[adcco.com/understanding-the-eld-mandates-impact-on-the-trucking-freight-industry](http://adcco.com/understanding-the-eld-mandates-impact-on-the-trucking-freight-industry)  
[fleetowner.com/safety/hos/article/21702329/eld-survey-drivers-say-shippers-arent-taking-hos-into-account](http://fleetowner.com/safety/hos/article/21702329/eld-survey-drivers-say-shippers-arent-taking-hos-into-account)  
[freightwaves.com/news/regulation/research-reveals-eld-safety-effects-mixed-so-far](http://freightwaves.com/news/regulation/research-reveals-eld-safety-effects-mixed-so-far)

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

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi		
√	Appréciation <sup>(1)</sup>	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>		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
<b>Aucun impact</b>		
√		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>		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus

#### **Analyse et commentaires :**

Il existe très peu de données probantes sur le marché de l'emploi américain à la suite de l'obligation d'utilisation du DCE à bord des véhicules. Au moment de la présente analyse préliminaire, il n'était pas possible de déterminer le nombre réel de conducteurs correspondant au marché québécois et l'industrie n'a pas soulevé d'enjeux à ce sujet.

## **6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)**

Aucune adaptation n'est prévue spécifiquement pour les PME dans le cadre du projet puisque les coûts pour munir un véhicule lourd d'un dispositif de consignation électronique sont dictés par le marché. De même, ce projet vise l'harmonisation aux normes canadiennes, alors que celles-ci ne prévoient pas d'allègement particulier pour les PME. Le Québec a entendu les associations représentant les PME québécoises et leurs commentaires ont été pris en considération.

## **7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES**

Les modifications sont proposées au Règlement afin de rendre obligatoire l'usage du DCE et ainsi :

- assurer l'harmonisation entre les provinces et les États-Unis de la réglementation, favorisant ainsi la fluidité du transport;
- procurer des conditions de marché concurrentielles et équitables entre le Québec, les provinces et territoires canadiens et les États-Unis.

## **8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES**

Les modifications au Règlement visent l'harmonisation réglementaire pour aplanir les différences avec les principaux partenaires commerciaux. Pour ce faire, le Québec fait partie intégrante de la collaboration avec d'autres provinces à la mise à jour de la Norme 9 du Code canadien de sécurité.

## **9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION**

Les modifications au Règlement sont nécessaires pour :

- s'harmoniser avec les règles fédérales et celles des autres administrations nord-américaines;
- obtenir l'adhésion de tous les transporteurs;
- s'adapter aux nouvelles technologies;
- améliorer la conformité et l'exhaustivité des informations compilées par les transporteurs;
- assurer la santé des conducteurs et la sécurité des usagers du réseau routier.

Ces nouvelles règles sont élaborées de manière transparente, car des consultations ont été effectuées en 2019, 2020 et 2021 et ont permis de constater que le transport de marchandises et de personnes par véhicule lourd était prêt à passer à l'usage obligatoire d'un DCE.

Elles sont conçues de manière à restreindre le moins possible le commerce, puisque l'usage du DCE permet d'obtenir des gains d'efficacité et économiques selon l'étude d'impact fédérale.

Les réglementations connexes ont été prises en considération, notamment la *Loi concernant le cadre juridique des technologies de l'information*, les pouvoirs afférents aux constables spéciaux, le droit constitutionnel et le *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

Les nouvelles règles sont rédigées et publiées dans un langage qui peut facilement être compris par le public.

## 10. CONCLUSION

En plus de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière en réduisant la fatigue au volant, notamment par un meilleur contrôle, cette mesure devrait avoir un impact positif sur l'efficacité du transport pour l'ensemble de l'industrie et favoriser une plus grande équité entre les entreprises.

## 11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Des mesures d'accompagnement ont été nécessaires depuis le début de 2021. L'incertitude de l'industrie face à la certification des appareils, des réglementations fédérale et provinciale a obligé la Société à publier, par son bulletin *Le Relayeur*, un Questions-Réponses.

Avec cette mise à jour du Règlement, il est prévu de fournir à l'industrie des notes d'information, des guides d'application et de lui donner accès à des personnes-ressources afin de l'aider à traverser cette période de changement.

## 12. PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec  
Vice-présidence au contrôle routier et à la sécurité des véhicules  
Direction générale de l'expertise légale et de la sécurité des véhicules  
333, boulevard Jean-Lesage, E-4-34  
Québec (Québec) G1K 8J6

### **Monsieur François Fortin**

Directeur général

[Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Francois.Fortin@saaq.gouv.qc.ca)

**Monsieur Alexandre Guay, ing.**

Expert de contenu

[Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Alexandre.Guay@saaq.gouv.qc.ca)

**Madame Geneviève Lachance**

Experte de contenu et rédactrice

[Genevieve.Lachance@saaq.gouv.qc.ca](mailto:Genevieve.Lachance@saaq.gouv.qc.ca)

### 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?	X	
<b>2</b>	<b>Sommaire exécutif</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?	X	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	X	
<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 ?	X	
<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?	X	
<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 ?	X	
<b>6</b>	<b>Évaluations 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)?	X	
<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 <sup>3</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	X	
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	X	
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	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	
<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?	X	
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	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	
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	X	

<sup>3</sup> S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0\$.



	Au préalable : <input type="checkbox"/> (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 <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	X	
<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?	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	
<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?	X	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	X	
<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 réglementaire a été justifiée?	X	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	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	
<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?	X	