

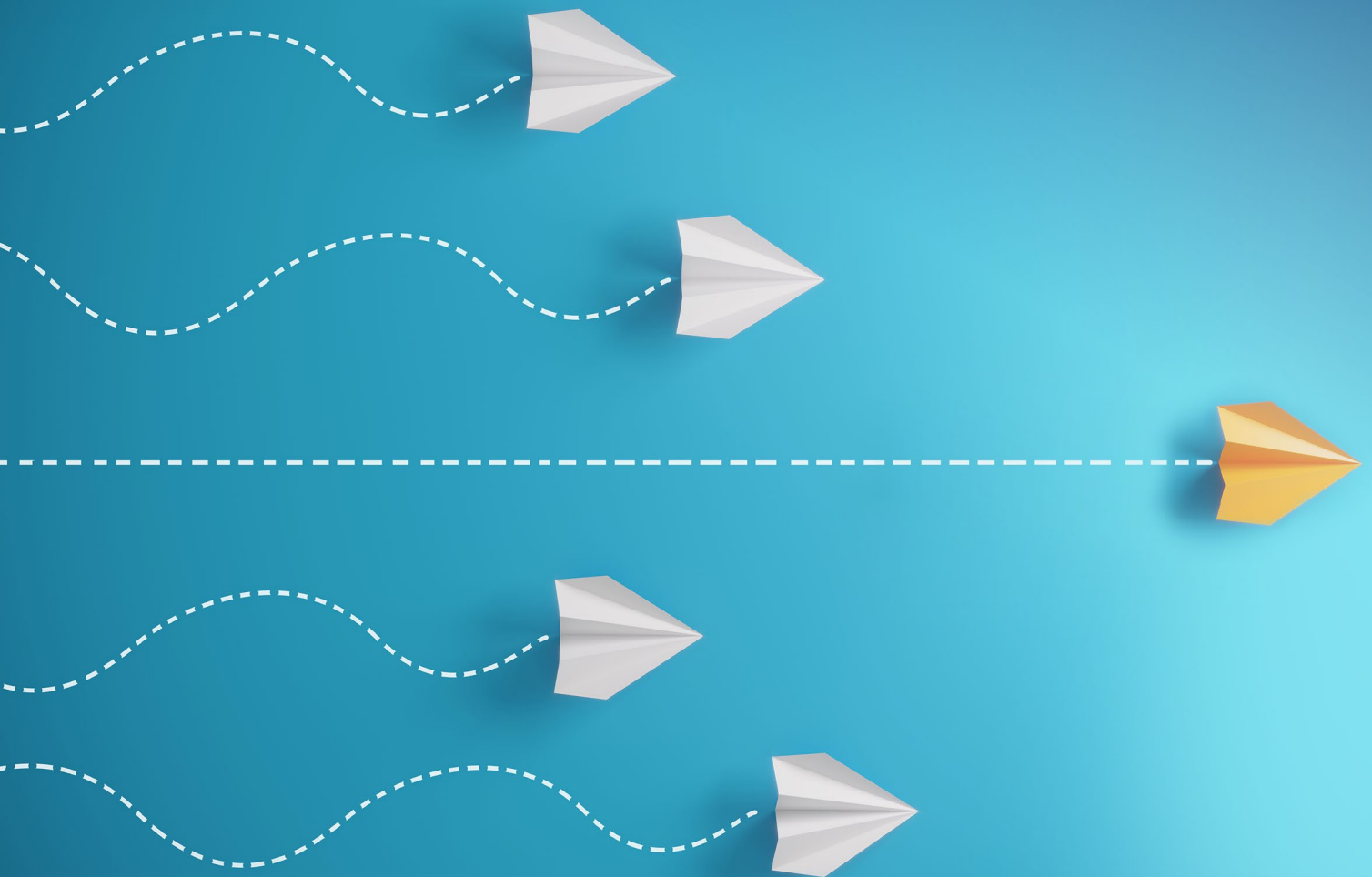
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

Règlement réformant le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers et le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

Février 2025



SOMMAIRE

Définition du problème

Les normes de charges et de dimensions des véhicules routiers ont des incidences sur la sécurité des usagers de la route, la pérennité des infrastructures routières et le soutien de la fluidité du transport routier extraprovincial et international des marchandises dans un contexte d'échanges commerciaux. L'évolution continue de l'environnement économique, législatif et technologique du secteur du transport routier des marchandises requiert que des ajustements soient apportés au cadre réglementaire québécois. Cette refonte permettra d'alléger le fardeau administratif des entreprises, d'harmoniser nos normes avec celles des autres administrations nord-américaines, d'intégrer de nouvelles technologies et d'assurer la concordance de ces modifications entre les règlements.

Les deux règlements suivants encadrent des normes de charges et de dimensions :

Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (RNCD)

Ce règlement prévoit différentes normes, limitant entre autres les dimensions, les charges par groupe d'essieux et la masse totale en charge des véhicules routiers circulant sur les chemins publics. Les dernières modifications datent de 2013.

Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier (RPSCTR)

Ce règlement autorise la circulation de trains routiers composés d'un tracteur routier qui tracte deux semi-remorques pouvant mesurer chacune jusqu'à 16,2 m de longueur, communément appelés grands trains routiers, sur des autoroutes à chaussées séparées. Les dernières modifications à ce règlement datent de 2019.

En plus de ces règlements, certains autres éléments sont à prendre en compte dans le projet de réforme. D'une part, deux articles du Code de la sécurité routière (CSR) permettent la modification des normes par des arrêtés ministériels. Ainsi, selon les articles 633 et 633.2 du CSR, le ou la ministre peut, sous certaines conditions, autoriser la circulation de véhicules qui ne respectent pas des dispositions législatives, dont celles du RNCD et du RPSCTR. Certaines de ces autorisations sont en place depuis un certain temps et peuvent être intégrées au règlement sans contrainte.

D'autre part, le Québec est signataire de protocoles d'entente qui visent la circulation fluide des véhicules entre les administrations voisines. La proposition de réforme vise l'intégration des mesures prévues à ces ententes dans les normes québécoises.

Finalement, l'évolution de la conjoncture au cours des dernières années fait en sorte qu'il est opportun d'actualiser les normes du RNCD et du RPSCTR. Puisque le RPSCTR s'appuie sur des parties du RNCD et y fait référence, il doit être modifié en même temps que celui-ci lors de modifications importantes.

Proposition du projet

Le projet de réforme du RNCD et du RPSCTR propose :

- d'intégrer dix modèles de permis 633;
- d'intégrer quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR;
- de s'adapter aux évolutions technologiques;
- d'assouplir les normes pour les véhicules d'utilité publique;
- d'actualiser les structures et les textes réglementaires.

Évaluation des impacts

En 2023, l'industrie du transport par camion (SCIAN 484) totalisait 3,8 G\$ (dollars enchaînés 1997), soit 0,9 % de l'économie québécoise, et le secteur comptait 47 970 employés.

Les mesures proposées permettront à l'industrie d'économiser 153 832 \$ par année en réduisant le fardeau administratif lié à la demande de certains permis. Aucun coût supplémentaire n'est à prévoir pour l'industrie.

Des mesures transitoires sont proposées afin de minimiser les effets des changements sur les entreprises.

TABLE DES MATIÈRES

1	DÉFINITION DU PROBLÈME	7
1.1	Contexte	7
1.2	Raison d'être de l'intervention.....	8
1.3	Objectifs poursuivis	9
2	PROPOSITION DU PROJET	9
2.1	Intégrer des modèles de permis 633 au RNCD.....	9
2.2	Intégrer quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR	10
2.3	S'adapter aux évolutions technologiques	10
2.4	Assouplir les normes pour les véhicules effectuant le déneigement ou le déglçage d'un chemin public	10
2.5	Actualiser les structures et les textes réglementaires.....	11
3	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	15
4	ÉVALUATION DES IMPACTS	15
4.1	Description des secteurs touchés	15
4.2	Coûts pour les entreprises	17
4.3	Économies pour les entreprises.....	17
4.4	Synthèse des coûts et des économies	20
4.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies.....	20
4.6	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et des économies.....	21
4.7	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	21
5	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi.....	24
6	Petites et moyennes entreprises (PME)	25
7	Compétitivité des entreprises	25
8	Coopération et harmonisation réglementaires	25
9	Fondements et principes de bonne réglementation	25
10	Conclusion	26
11	Mesures d'accompagnement	26
12	Personne-ressource	27
13	Éléments de vérification concernant la conformité de l'analyse d'impact réglementaire (AIR)	28
	Annexe 1 – Tableau des mesures et possibilités d'impacts	32

1 DÉFINITION DU PROBLÈME

1.1 Contexte

Les normes de charges et de dimensions des véhicules routiers ont des incidences sur la sécurité des usagers de la route, la pérennité des infrastructures routières et le soutien de la fluidité du transport routier extraprovincial et international des marchandises dans un contexte d'échanges commerciaux. L'évolution continue de l'environnement économique, législatif et technologique du secteur du transport routier des marchandises requiert que des ajustements soient apportés au cadre réglementaire québécois. Cette refonte permettra d'alléger le fardeau administratif des entreprises, d'harmoniser nos normes avec celles des autres administrations, d'intégrer les nouvelles technologies et d'assurer la concordance entre les règlements.

1.1.1 Les normes de charges et de dimensions

Au Québec, c'est le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (RLRQ, c. 24.2, r. 31), ci-après nommé RNCD, qui établit de façon générale ces normes. Ce règlement est habilité par le Code de la sécurité routière (RLRQ, c. 24.2), ci-après nommée CSR. Le RNCD a été mis à jour pour la dernière fois en 2013.

1.1.2 La circulation des grands trains routiers

D'autres normes sont établies par le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier (RLRQ, c. 24.2, r. 36), ci-après nommé RPSCTR. Il autorise la circulation des grands trains routiers (GTR) sur les autoroutes à chaussées séparées. Un GTR est un ensemble de véhicules, composé d'un tracteur routier qui tracte deux semi-remorques pouvant atteindre une longueur de 16,2 m chacune. Le GTR facilite le transport de chargement à fort volume et à faible masse.

Un GTR est autorisé à circuler seulement si l'exploitant est titulaire d'un permis spécial de circulation. Les droits exigibles pour les permis spéciaux délivrés en vertu du RPSCTR sont prévus par le Règlement sur le permis spécial de circulation.

Les dernières modifications du RPSCTR datent de 2019. Le RPSCTR, qui s'appuie sur certaines parties du RNCD et y fait référence, doit être modifié en même temps que le RNCD lors de modifications importantes.

1.1.3 Les articles 633 et 633.2 du Code de la sécurité routière

Deux articles du CSR permettent également d'établir des normes. Ainsi, selon les articles 633 et 633.2 du CSR, le ou la ministre peut, sous certaines conditions,

autoriser la circulation de véhicules qui ne respectent pas des dispositions législatives, dont celles du RNCD et du RPSCTR.

Précisément, l'article 633 du CSR permet la délivrance de permis spéciaux, lorsque des situations exceptionnelles le justifient, pour tenir compte de l'évolution technologique dans le domaine des véhicules lourds, ou encore à des fins d'harmonisation réglementaire. Ces permis sont nommés ci-après permis 633.

En vertu de l'article 633.2 du CSR, le ou la ministre peut, si la mesure est d'intérêt public et qu'elle n'est pas susceptible de compromettre la sécurité routière, suspendre pour une période donnée l'application d'une disposition du CSR ou de ses règlements et prescrire une règle assurant une sécurité équivalente. Ces mesures sont prises par des arrêtés ministériels.

1.1.4 Les protocoles d'entente

La gestion des limites de charges et de dimensions des véhicules routiers relève de chacune des administrations canadiennes. Toutefois, pour favoriser la circulation fluide des véhicules, des protocoles d'entente, dont le Québec est signataire, sont en place. Le RNCD et le RPSCTR doivent notamment respecter deux de ces protocoles :

- le Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules, ci-après nommé Protocole d'entente canadien;
- le Protocole d'entente d'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation de grands trains routiers dans l'est du Canada, ci-après nommé Protocole d'entente de l'est du Canada.

1.2 Raison d'être de l'intervention

Le cadre réglementaire actuel n'est plus adapté à l'évolution des technologies et des besoins des clientèles. Cette situation soulève des problèmes de productivité et de compétitivité pour le secteur. De plus, dans sa forme actuelle, le cadre génère une lourdeur et des contraintes administratives importantes, tant pour les entreprises que pour le gouvernement.

De même, certaines évolutions technologiques rendent souhaitable l'adoption de nouvelles normes pour permettre leur application, par exemple pour augmenter l'efficacité des transports ou pour réaliser des activités précises, telles que l'entretien routier hivernal et le transport par autobus urbains et interurbains.

Par ailleurs, ce cadre réglementaire s'inscrit dans un environnement qui doit prendre en compte les normes des administrations voisines. L'établissement de protocoles d'entente avec certaines d'entre elles nécessite l'apport d'ajustements au RCND et au RPSCTR.

1.3 Objectifs poursuivis

La révision simultanée du RNCD et du RPSCTR a comme objectifs :

- d'actualiser les règlements;
- de réduire les contraintes administratives pour l'industrie;
- d'adopter de nouvelles technologies;
- d'intégrer de nouveaux éléments liés aux protocoles d'entente;
- d'adapter leur structure réglementaire;
- d'éviter des discordances législatives;
- de faciliter leur compréhension et leur application.

2 PROPOSITION DU PROJET

2.1 Intégrer des modèles de permis 633 au RNCD

En 2023, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, ci-après nommé Ministère, a traité et délivré environ 6 500 permis 633, dont près de 80 % pourraient être intégrés au RNCD.

Selon l'analyse effectuée, dix modèles de permis spécial délivrés en vertu de l'article 633 du CSR pourraient être intégrés au RNCD sans que la sécurité du public et la protection des infrastructures routières soient affectées. L'intégration de ces permis au RNCD éliminerait la nécessité d'en faire la demande, ce qui allégerait le fardeau administratif de l'industrie. Certaines de ces modifications permettraient aussi d'harmoniser le RNCD avec les pratiques en place en Ontario et au Nouveau-Brunswick.

Les modèles de permis suivants seraient intégrés au RNCD :

- Essieu délestable d'une semi-remorque;
- Porte-à-faux créé par un chariot élévateur derrière une semi-remorque;
- Porte-à-faux, longueur et hauteur pour le transport d'autos et de bateaux;
- Tracteur dont l'empattement est supérieur à 6,2 m;
- Longueur du train double de type B;
- Ensemble de deux véhicules dont le tracteur est muni d'un essieu tridem à l'arrière;
- Cabine pour le marquage des chaussées;
- Camion muni d'un appareil de levage;
- Grand train routier spécialisé pour le transport de véhicules automobiles;
- Longueur minimale de la première semi-remorque d'un grand train routier de type A.

2.2 Intégrer quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR

Les arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR permettent de suspendre une disposition du CSR ou de ses règlements et de prescrire une règle assurant une sécurité équivalente. Quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 ont été renouvelés à répétition. L'expérience acquise démontre que ces mesures servent l'intérêt public et qu'elles peuvent être intégrées au RNCD et au RPSCTR.

Les mesures suivantes seraient intégrées aux règlements pour remplacer les arrêtés ministériels :

- Ajuster les normes pour permettre l'utilisation d'un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules;
- Permettre le transport d'un véhicule sur une dépanneuse plate-forme;
- Autoriser la circulation des grands trains routiers les jours fériés et aux heures de pointe;
- Définir des normes spécifiques aux autobus urbains et interurbains.

2.3 S'adapter aux évolutions technologiques

L'arrivée de nouvelles technologies en matière de transport routier des marchandises influence la réglementation du Québec et peut contribuer à améliorer l'efficacité du transport sur nos routes. Le Québec a par ailleurs été un pionnier à plusieurs reprises dans l'introduction de nouvelles technologies au Canada.

Les propositions suivantes visent à adapter le RNCD pour faciliter l'adoption de nouvelles technologies :

- Modifier la définition d'un pneu à bande large pour y inclure les pneus de 445 mm et plus;
- Autoriser l'utilisation d'essieux relevables-délestables sur un véhicule motorisé ou une remorque, sous certaines conditions.

2.4 Assouplir les normes pour les véhicules effectuant le déneigement ou le déglacage d'un chemin public

L'assouplissement de normes pour les véhicules effectuant des travaux de déneigement et de déglacage sur les chemins publics est proposé afin de maintenir leur efficacité. Les ajustements proposés s'appliqueraient exclusivement lors de travaux de déneigement ou de déglacage, et l'équipement de déneigement devrait être retiré pour effectuer d'autres types de travaux.

Les propositions suivantes, liées au déneigement et au déglacage, seraient incluses dans le RNCD :

- Augmenter la longueur permise d'un véhicule à 12 roues muni d'un équipement de déneigement;
- Augmenter certaines limites de charges pour des véhicules servant au déneigement ou au déglacage d'un chemin public;
- Limiter les obligations au regard de la signalisation d'un véhicule de déneigement ou de déglacage public lorsqu'il effectue des travaux publics encadrés par le Tome V – Signalisation routière, de la collection Normes – Ouvrages routiers.

2.5 Actualiser les structures et les textes réglementaires

Le projet de refonte du RNCD et du RPSCTR propose plusieurs modifications aux structures et aux textes réglementaires en vue de répondre aux besoins de l'industrie, de prendre en compte des modes de transport particuliers ainsi que d'intégrer des amendements aux deux protocoles d'entente.

2.5.1 Remplacer l'annexe C Classe « spéciale » de chemin public par une nouvelle section du règlement

L'annexe C Classe « spéciale » de chemin public serait remplacée par une nouvelle section sur les normes particulières applicables à certains chemins. Cette section inclurait le tronçon de la route 109 visé par l'annexe C actuelle et actualiserait les normes qui y sont associées.

2.5.2 Soustraire un tronçon de l'application des normes de charges

Un tronçon de 110 m situé dans le Témiscamingue, près de la frontière de l'Ontario, serait exclu des normes de charges et intégré à la section sur les normes particulières applicables à certains chemins.

2.5.3 Harmoniser les normes relatives à la longueur et aux limites de charges autorisées des habitations motorisées avec celles des autocars

Pour correspondre au Protocole d'entente canadien, le RNCD serait modifié afin d'harmoniser la longueur maximale et les limites de charges autorisées pour une habitation motorisée avec celles d'un autocar.

2.5.4 Harmoniser les normes concernant la longueur autorisée pour une semi-remorque en fonction de la distance entre les essieux et de la catégorie d'essieux avec celles des autres juridictions

La proposition vise à modifier le RNCD afin d'autoriser la circulation de certains ensembles de véhicules équipés d'une semi-remorque munie d'un groupe d'essieux tandem, conformément aux spécifications permises aux États-Unis, en Ontario et au Nouveau-Brunswick.

2.5.5 Ajouter les normes manquantes concernant les trains routiers et modifier les plus permissives par rapport aux protocoles d'entente

Plusieurs normes des protocoles ne figurent pas dans le RNCD ni dans le RPSCTR. Dans le contexte d'une harmonisation avec les normes canadiennes et d'une meilleure intégration des modifications, plusieurs normes de sécurité pour les trains routiers seraient ajoutées au RNCD et au RPSCTR.

Pour ce faire, le RNCD et le RPSCTR utiliseraient une structure réglementaire à l'image des structures des protocoles d'entente.

Les normes concernant les éléments suivants s'ajouteraient au RNCD pour les trains routiers :

- l'empattement minimal des semi-remorques;
- l'entraxe minimal;
- l'écartement maximal des groupes d'essieux;
- le décalage maximal du dispositif de remorquage;
- des restrictions de charge.

Le RPSCTR inclurait désormais les normes concernant :

- le décalage maximal du dispositif de remorquage;
- l'empattement minimal des semi-remorques;
- le porte-à-faux arrière effectif;
- l'écartement minimal d'un tandem et d'un tridem;
- crochet d'attelage de type amortisseur sans jeu muni d'un mécanisme de verrouillage secondaire;
- la position maximale de la sellette d'attelage de la semi-remorque de tête;
- l'obligation d'avoir une cote de sécurité satisfaisante.

En conformité avec le Protocole d'entente de l'est du Canada, le RPSCTR mettrait à jour les normes suivantes :

- la puissance moteur du tracteur;
- le système d'air comprimé du tracteur;
- l'enregistreur de vitesse.

Certaines catégories de trains routiers figurant dans le RNCD seraient abrogées pour éviter le chevauchement de certaines catégories créé par les modifications.

Une disposition transitoire est prévue pour les véhicules du parc actuel.

2.5.6 Définir les « véhicules-outils » et leur longueur

Les définitions du CSR n'incluent pas les « véhicules-outils ». La proposition vise leur encadrement en intégrant une longueur limite pour ces véhicules dans le RNCD.

2.5.7 Interdire la circulation des remorques à grains sur les autoroutes

Le RNCD préciserait que les remorques à grains bénéficiant d'une majoration de leur limite en largeur ne peuvent pas circuler sur les autoroutes.

2.5.8 Exclure les miroirs antévisseurs des limites de dimensions

Les miroirs antévisseurs seraient exclus de la dimension en largeur et en longueur des véhicules et des ensembles de véhicules, pourvu qu'ils n'excèdent pas 30 cm à l'avant.

2.5.9 Retirer la référence au Règlement sur les normes d'arrimage

Le projet de réforme du RNCD ne fait plus référence au Règlement sur les normes d'arrimage, mais autorise l'équivalent des exemptions déjà accordées en précisant les dispositifs visés.

2.5.10 Retirer l'exigence relative à la largeur de voie d'une remorque semi-portée

La remorque semi-portée d'une largeur de 2,6 m dont le poids nominal brut (PNBV) est inférieur à 10 000 kg n'aurait plus l'obligation d'avoir une largeur de voie de 2,5 m et plus, conformément au Protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules.

2.5.11 Alléger les restrictions pour la circulation des remorques et semi-remorques surbaissées

Une précision au RNCD permettrait la circulation d'une remorque surbaissée ou d'une semi-remorque surbaissée d'une largeur de 2,6 m dont les longerons sur les côtés empêchent de respecter l'obligation que la largeur de voie soit d'au moins 2,5 m.

2.5.12 Majorer les charges axiales de certains cas particuliers en période de dégel

Les limites de charges axiales en période de dégel empêchent le chargement en conformité de deux groupes d'essieux, même si les véhicules respectent les masses totales en charge (MTC). Le RNCD serait modifié pour autoriser une majoration de 1 000 kg sur leur limite axiale, uniquement en période de dégel. Ces majorations ne sont pas prises en compte dans l'établissement de la MTC.

Cet assouplissement vise le groupe d'essieux situé à l'arrière de la première semi-remorque d'un train double de type B, soit celui qui supporte le prolongement non carrossé sur lequel est fixée une sellette d'attelage qui tracte la deuxième semi-remorque. Cet assouplissement pourrait s'appliquer si ce groupe d'essieux est de catégorie B.32, soit un groupe d'essieux tridem dont la distance entre les axes des essieux extrêmes de l'ensemble est de 3 m ou plus, mais inférieure à 3,6 m. Cet assouplissement vise également l'essieu tandem d'un tracteur tirant une semi-remorque-citerne.

2.5.13 Uniformiser les règles de calcul et les limites de charges d'un camion 12 roues tirant une remorque

Les catégories de véhicules et d'ensembles de véhicules définies dans le RNCD sont associées à des limites de charges maximales pouvant être transportées. Le projet de réforme du RNCD uniformiserait les règles de calcul et les limites de charges pour les camions 12 roues et les camions 10 roues qui tirent des remorques.

2.5.14 Retirer l'article relatif à la composition des ensembles de véhicules routiers

L'article définissant le nombre de véhicules dans la composition possible des ensembles de véhicules routiers serait retiré, puisque ce nombre est déjà défini dans le CSR.

2.5.15 Abroger l'article qui traite de la période de grâce de 48 heures

L'article 26.1 du RNCD, qui permet d'appliquer un délai pour éviter la délivrance d'un constat d'infraction lors d'une défectuosité ou d'une erreur, est difficile d'application et n'est pas utilisé. Cet article serait abrogé.

2.5.16 Redéfinir des catégories d'essieux pour qu'elles s'appliquent aussi aux remorques

Il y a cinq catégories d'essieux qui ne prévoient pas que ces essieux puissent être situés sous des remorques. Le RNCD serait modifié pour être moins précis concernant l'emplacement de ces catégories d'essieux.

2.5.17 Préciser la position de la sellette d'attelage

Une précision serait ajoutée dans le RNCD pour spécifier la position de la sellette d'attelage à plus de 30 cm derrière le dernier essieu du tracteur.

2.5.18 Retirer des catégories d'essieux

Avec les modifications proposées, certaines catégories d'essieux deviennent désuètes dans le RNCD. Ces catégories d'essieux seraient abrogées.

2.5.19 Regrouper et mettre à jour des définitions

Le projet de réforme regrouperait les définitions se trouvant actuellement à différents endroits dans le RNCD, ajouterait celles utilisées dans le Protocole d'entente canadien et retirerait celles qui sont désuètes.

2.5.20 Retirer les dispositions sur la classe de chemins publics exemptée

La classe de chemins publics où le RNCD ne s'applique pas n'est plus nécessaire puisque le CSR prévoit maintenant des mesures permettant d'encadrer les

traverses de véhicules lourds. Toutes les dispositions relatives à la classe de chemins exemptée seraient abrogées.

2.5.21 Renommer toutes les catégories d'essieux et de véhicules

Des modifications ont été apportées à l'annexe A Catégories de véhicules et à l'annexe B Catégories d'essieux avec les années, et la rédaction n'est plus uniforme. Le texte serait uniformisé et les catégories, renommées. L'ordre des annexes serait aussi inversé, puisque le RNCD cite les catégories d'essieux en premier.

2.5.22 Revoir le nom du règlement en anglais

Le nom du RNCD en anglais ne correspond pas parfaitement à celui en français et crée un manque de concordance. Le nom du règlement en anglais serait modifié.

3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Les objectifs spécifiques et les raisons de l'intervention proposée n'offrent pas d'autres options que celle de la révision simultanée du RNCD et du RPSCTR.

4 ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1 Description des secteurs touchés

4.1.1 Le camionnage

4.1.1.1 *L'industrie du transport par camion*

En 2023, l'industrie du transport par camion (SCIAN 484) totalisait 3,8 G\$ (dollars enchaînés 1997), soit 0,9 % de l'économie québécoise¹. Le secteur comptait 47 970² employés, soit 1,2 % de l'emploi total au Québec.

Le secteur du camionnage comprend 9 416 entreprises avec employés³. La grande majorité (77,3 %) d'entre elles sont de petites entreprises comptant de 1 à 4 employés, 20,8 % comptent de 5 à 49 employés, tandis que seulement 1,9 % comptent plus de 50 employés.

¹ Statistique Canada. Tableau 36-10-0402-01 Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par industries, provinces et territoires

² Statistique Canada. Tableau 14-10-0201-01 Emploi selon l'industrie, données mensuelles non désaisonnalisées

³ Statistique Canada. Tableau 33-10-0806-01 Nombre d'entreprises canadiennes, avec employés, décembre 2023

4.1.1.2 Le Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Les modifications au RNCD concernent non seulement l'industrie du camionnage, mais bien l'ensemble des propriétaires de véhicules lourds. Le secteur du transport par camion ne couvre que les entreprises qui font majoritairement du transport pour compte d'autrui, soit pour un tiers contre rémunération. Selon le Registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (RPEVL) de la Commission des transports du Québec, seulement 35,2 % des 44 450 propriétaires exploitants de véhicules lourds québécois actifs dans le transport de marchandises effectuent majoritairement du transport pour compte d'autrui.

Plus de la moitié (50,8 %) des propriétaires et exploitants québécois effectuant du transport de marchandises ne détiennent qu'un seul véhicule, dont ils sont propriétaires et exploitants, et 33,9 % en détiennent de deux à dix. Les parcs de véhicules plus imposants sont assez restreints : seulement 5,0 % des inscrits ont plus de 11 véhicules.

Plusieurs des mesures du projet visent à harmoniser les pratiques avec les administrations voisines selon les ententes dont le Québec est signataire. Ces modifications affecteraient principalement les transports longue distance. En 2024, 6 993 inscrits au RPEVL (15,7 %) déclareraient effectuer principalement des trajets longue distance.

4.1.1.3 Les camions et les tracteurs routiers en circulation

En 2022, 175 190 camions ou tracteurs routiers ont été immatriculés au Québec pour une utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale. Les plus nombreux sont les véhicules 2 essieux, avec 68 051 immatriculations (38,8 %), tandis que les véhicules 6 essieux ou plus arrivent deuxième en nombre, avec 42 402 immatriculations (24,2 %) de camions ou de tracteurs routiers.

Tableau 1

Nombre de camions et de tracteurs routiers en circulation selon le nombre d'essieux, 2022

Nombre d'essieux	2 essieux	3 essieux	4 essieux	5 essieux	6 essieux ou plus	Total
Nombre	68 051	33 198	19 731	11 808	42 402	175 190
%	38,8 %	18,9 %	11,3 %	6,7 %	24,2 %	100,0 %

Source : SAAQ, bilan routier 2022

4.1.2 Les autobus urbains et interurbains

En 2023, l'industrie des services urbains de transport en commun (SCIAN 4851) totalisait 1,2 G\$ (dollars enchaînés 1997), soit 0,2 % de l'économie du Québec. Le secteur comptait 18 342 employés, soit 0,5 % de l'emploi. Le secteur des services

urbains de transport en commun compte 30 entreprises avec employés au Québec, dont 6 avec plus de 500 employés.

Au 1^{er} avril 2024, le RPEVL recensait 98 entreprises inscrites et actives en transport urbain qui étaient propriétaires et exploitantes d'au moins 1 autobus, alors que 59 entreprises inscrites comptaient au moins 1 autobus et effectuaient du transport interurbain.

4.2 Coûts pour les entreprises

Les mesures proposées visent l'assouplissement des normes et leur harmonisation avec celles des administrations voisines en lien avec les protocoles d'entente. Lorsque les mesures proposées pourraient affecter le parc de véhicules actuel, des dispositions transitoires permettant d'utiliser les véhicules dans leur temps de vie utile ont été intégrées au règlement.

Il n'y a donc aucun coût à prévoir pour les entreprises en lien avec les mesures proposées.

Tableau 2

Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)

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

4.3 Économies pour les entreprises

Les propositions de modifications relatives aux permis 633 permettront aux entreprises de réaliser des économies, car elles n'auront plus à remplir les demandes et à gérer les permis pour les activités intégrées au RNCD.

En 2023, 5 318 permis correspondaient à ceux qui ne seront plus nécessaires à la suite des mesures proposées (« Camion, système de levage »; « Délestable, chariot élévateur, autos, empattement, B train, tracteur tridem »; « Grand train, A train, semi-remorque avant, longueur minimale 12,2 m »; et « Marquage des chaussées, cabine à l'arrière »). Malgré la gratuité de ces permis, les tâches entourant les demandes et la gestion sont estimées à une heure de main-d'œuvre, par demande de permis, par an.

Le permis « Grand train, transport d'autos, sellette d'attelage surbaissée » est également concerné par les propositions (19 permis en 2023). Cependant, cette mesure n'aurait pas de répercussions sur les entreprises, car le permis, coûtant

343,80 \$, remplacerait le permis spécial de circulation des trains routiers, au même coût. Les entreprises devraient donc demander un permis de grand train routier.

Tableau 3

Permis de circulation spécial en vertu de l'article 633 du CSR délivrés en 2023

	n ^{bre}
Permis qui ne seraient plus nécessaires selon les mesures proposées	
Camion, système de levage	110
Délestable, chariot élévateur, autos, empattement, B train, tracteur tridem	4 942
Grand train, A train, semi-remorque avant, longueur minimale 12,2 m	258
Marquage des chaussées, cabine à l'arrière	8
Total des permis que les entreprises n'auraient plus à demander	5 318
Permis qui serait remplacés par un autre au même coût	
Grand train, transport d'autos, sellette d'attelage surbaissée	19
Total des permis remplacés	19
Autres permis	1 160
Nombre total de permis délivrés	6 497

Source : Gestion des permis ministériels et Permis Véhicule Routier (PVR6033), Ministère des Transports et de la Mobilité durable, extraction janvier 2024.

Les économies sont estimées à 153 832 \$, soit 1 heure de salaire horaire moyen du secteur du transport par camion en 2023 (28,93 \$), pour les 5 318 permis qui ne seraient plus demandés.

Tableau 4

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (obligatoire)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet Montant par année (récurrents)
Économies liées à la conformité aux règles		
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux qu'à l'habitude	0 \$	0 \$
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	153 832 \$	153 832 \$
Revenus supplémentaires à la suite de l'augmentation des tarifs payables aux entreprises	0 \$	0 \$
Contribution gouvernementale sous différentes formes (réduction de taxes, crédit d'impôt, subventions, etc.)	0 \$	0 \$
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION	153 832 \$	153 832 \$

**DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER
LE COÛT DU PROJET)**

4.4 Synthèse des coûts et des économies

Les mesures proposées devraient entraîner des économies nettes estimées à 153 832 \$, résultant de la suppression de la nécessité de demander un permis.

TABLEAU 5

Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet Montant par année (récurrents) (1)
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	0 \$
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0 \$	0 \$
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet	0 \$	0 \$
Total des économies pour les entreprises	153 832 \$	153 832 \$
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	- 153 832 \$	- 153 832 \$

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

L'hypothèse sous-jacente à l'utilisation du salaire horaire moyen de l'industrie pour établir les économies est que les camionneurs ne sont pas les seuls à effectuer les démarches administratives pour les demandes et le suivi des permis au sein des entreprises.

Certaines hypothèses interviennent également pour établir si les mesures proposées impliqueront des coûts ou des économies pour les entreprises :

- Les entreprises ne sont pas obligées de se prévaloir des assouplissements aux normes;
- Les trains routiers en activités répondent déjà aux normes en vigueur dans les autres administrations puisqu'ils sont conçus pour effectuer de longues distances;
- Les activités peuvent se poursuivre sans modifications puisque les propositions incluent des dispositions transitoires pour les véhicules existants.

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

Les modifications ont été présentées aux membres de la Table de consultation gouvernement-industrie sur les normes de charges et dimensions, qui ont mis de l'avant les avantages des assouplissements proposés dans le projet de réforme réglementaire.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

4.7.1 L'intégration des règles québécoises en matière de transport de marchandises à celles des autres administrations

L'économie du Québec est intégrée à celle des administrations voisines, et sa production dépend des chaînes d'approvisionnement qui s'étendent au-delà de son territoire. Les mesures proposées, qui correspondent aux protocoles d'entente signés par le Québec, favoriseront cette intégration. L'ensemble de l'économie québécoise bénéficiera de ces mesures qui contribueront à la productivité et, ultimement, à la réduction des coûts pour les consommateurs québécois.

Le réseau routier du Québec est spécifique à son territoire, à son climat et aux attentes de la population quant à son entretien et à la sécurité routière générale. Ainsi, avant que leur intégration au RNCD soit proposée, les mesures ont été évaluées par le Ministère en collaboration avec ses différents partenaires, dont Contrôle routier Québec (CRQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), qui ont conclu qu'elles étaient sécuritaires.

Une des mesures attendues par l'industrie est l'élimination de la pénalité de 1 000 kg liée aux essieux relevables. Dans ce cas, les obligations ajoutées, telles que le système automatique de la gestion du nombre d'essieux au sol en fonction de la charge transportée, permettraient de réduire les risques au regard de la sécurité et de protéger les infrastructures routières. Il n'y a donc aucun coût d'entretien supplémentaire à prévoir pour le réseau routier, mais bien un gain d'efficacité pour l'industrie puisque ces véhicules sont plus manœuvrables.

4.7.2 L'intégration de nouvelles normes pour les autobus urbains et interurbains

L'intégration de normes spécifiques aux autobus devrait augmenter la sécurité routière puisqu'en vertu de l'arrêté ministériel, selon l'article 633.2, aucune norme de charges ne s'applique aux autobus urbains et interurbains actuellement. De plus, l'intégration de normes distinctes dans le RNCD contribuerait à améliorer la planification du réseau utilisé par les transports publics et la conception des routes en conséquence.

En effet, les méthodes de construction sont différentes selon l'usage prévu du réseau routier, et la planification de celui-ci en fonction des charges établies pourrait réduire les coûts d'entretien à long terme.

4.7.3 Les assouplissements pour les véhicules d'entretien hivernaux

Les assouplissements visant à améliorer l'efficacité et la performance des véhicules de déneigement bénéficieraient à l'industrie de l'entretien hivernal et pourraient entraîner une réduction des coûts pour les administrations. Cependant, l'augmentation des charges autorisées pourrait causer davantage de dommages aux routes, engendrant ainsi des coûts d'entretien plus élevés. Les municipalités, qui gèrent environ 107 000 km de routes, seraient particulièrement touchées comparativement au Ministère, qui en gère 31 000 km.

L'usage prévu des routes influence leur conception, ce qui détermine leur capacité à supporter des véhicules lourds. Les municipalités subiraient aussi la plus forte augmentation des coûts d'entretien en raison de la sollicitation accrue du réseau routier par les véhicules de déneigement. En effet, le réseau routier municipal est composé à 43,7 % de routes locales et à 55,5 % d'autres routes, principalement des rues résidentielles, dont les coûts d'entretien augmentent fortement lors de la surcharge des véhicules. Ces dernières subiraient encore plus de dommages puisqu'elles ne sont pas conçues pour le transport lourd.

4.7.4 Assouplissement pour les miroirs antévisseurs

L'exclusion des miroirs antévisseurs des limites de dimension permettrait d'élargir leur usage. Ces éléments améliorent la détection des usagers vulnérables en milieu urbain par les conducteurs de véhicules lourds. De 2015 à 2022, 104 piétons ou cyclistes sont décédés dans un accident impliquant un véhicule lourd. L'assouplissement contribuerait à réduire ces risques et à améliorer la sécurité routière.

4.7.5 La circulation des grands trains routiers

Le transport par grands trains routiers ne requiert qu'un seul conducteur et un seul tracteur par chargement. L'industrie du transport y trouve des avantages, principalement pour les transports longue distance. Les bénéfices avancés par l'industrie concernent les économies de main-d'œuvre, la réduction des gaz à effet de serre et une meilleure logistique.

Les mesures proposées ajouteraient au RPSCTR plusieurs normes de sécurité pour les trains routiers dans un contexte d'harmonisation avec les normes canadiennes. Elles seraient légèrement plus restrictives que celles déjà en place, mais alignées avec celles en vigueur en Ontario. Les entreprises engagées dans ce type de transport devraient déjà posséder les équipements correspondant aux obligations. Toutefois, une clause transitoire est prévue pour le parc actuel.

4.7.6 La mise à jour des textes réglementaires

La refonte du RNDC et du RPSCTR a été élaborée après la consultation des parties prenantes.

Son harmonisation avec les normes des autres administrations faciliterait les activités de l'industrie et simplifierait le transport des marchandises entre ces administrations. Les enjeux de sécurité routière ont été évalués et la SAAQ a été consultée.

L'intégration de différents arrêtés et permis spéciaux de même que l'élimination de doublons par rapport aux normes d'arrimage et du CSR simplifieraient la réglementation.

Les modifications majeures aux annexes décrivant les catégories de véhicules et les catégories d'essieux demanderaient des efforts d'apprentissage à l'industrie. Toutefois, le nombre de changements apportés aux anciennes configurations pourrait créer de la confusion. Il est préférable de produire des annexes cohérentes avec la refonte du règlement pour une meilleure application à long terme.

5 Appréciation de l'impact anticipé 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 : Il n'y a pas de conséquences immédiates pour les entreprises. À long terme, l'harmonisation des normes avec celles des administrations voisines pourrait augmenter l'attractivité des pôles logistiques québécois en facilitant le transport routier de marchandises entre les administrations.		

6 Petites et moyennes entreprises (PME)

Les mesures transitoires visant à autoriser l'utilisation des camions pour leur durée de vie utile permettront aux entreprises de différer les investissements. Cela pourrait bénéficier aux petites entreprises, pour lesquelles un véhicule peut représenter une grande part du chiffre d'affaires.

7 Compétitivité des entreprises

Les mesures proposées faciliteraient le transport des marchandises par camions entre les différentes administrations, améliorant ainsi l'efficacité des transports au bénéfice de l'ensemble des entreprises québécoises.

Elles leur permettraient aussi de tirer parti des avancées technologiques pour accroître leur productivité, tout en assurant la protection du réseau et la sécurité routière.

8 Coopération et harmonisation réglementaires

L'intégration des mesures liées aux protocoles d'entente faciliterait le fonctionnement entre les administrations pour les entreprises de transport québécoises, puisque leurs véhicules seraient conformes aux exigences des administrations voisines.

9 Fondements et principes de bonne réglementation

Les mesures proposées ont été élaborées en collaboration avec les parties prenantes. Les associations présentes à la Table de consultation gouvernement-industrie sur les normes de charges et de dimensions sont :

- l'Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACEE);
- l'Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec (APCHQ);
- l'Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ);
- l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ);
- l'Association des propriétaires de pompes à béton du Québec (APPBQ);
- l'Association des routiers professionnels du Québec (ARPQ);
- l'Association du camionnage du Québec (ACQ);
- l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ);
- l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI);
- l'Association pétrolière et gazière du Québec (APGQ);
- le Centre de formation en transport de Charlesbourg (CFTC);
- le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER);
- le Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ);
- la Commission du transport du Québec (CTQ);
- Contrôle routier Québec (CRQ);

- le Private motor truck council of Canada (PMTC);
- la Ville de Montréal;
- la Ville de Québec.

De plus, CRQ et la Direction de l'expertise et de la sécurité des véhicules de la SAAQ ont été consultés au sujet du projet de règlement.

10 Conclusion

Le projet de réforme du RNCD et du RPSCTR vise à actualiser et à alléger les normes. Il propose également d'harmoniser les normes québécoises avec celles des autres administrations, d'intégrer les nouvelles technologies et d'assurer la concordance entre les règlements.

La majorité des propositions répondent aux demandes de l'industrie tout en protégeant la sécurité et le réseau routier. De plus, des dispositions transitoires sont proposées pour éliminer les répercussions sur le parc de véhicules actuel. Aucun coût supplémentaire n'est prévu pour les entreprises.

En contrepartie, l'intégration de nouvelles normes au RNCD éliminera le besoin d'obtenir certains permis, entraînant une économie annuelle de 153 832 \$ pour les entreprises.

En plus de ces effets directs, d'autres avantages peuvent découler de la réforme proposée. Premièrement, la compétitivité des entreprises québécoises serait favorisée par une meilleure intégration des transports avec leurs partenaires. De même, la planification du transport en commun urbain et interurbain serait facilitée. Enfin, les normes techniques mises en place favoriseraient l'utilisation des technologies les plus récentes, ce qui devrait se traduire par des gains de productivité.

11 Mesures d'accompagnement

Pour informer les entreprises et s'assurer de la conformité de leurs activités aux nouvelles normes, les moyens de communication suivants sont utilisés :

- la publication d'un bulletin Info Camionnage;
- la publication de l'information sur le site Internet du Ministère;
- l'envoi d'une correspondance personnalisée par courriel à l'ensemble des organisations, associations et organismes en transport visés.

12 Personne-ressource

François Janelle, ing.

Direction de la normalisation technique
Direction générale de la sécurité et du camionnage
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 16^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 646-0700, poste 22371
Courriel : francois.janelle@transports.gouv.qc.ca

13 Éléments de vérification concernant la conformité de l'analyse d'impact réglementaire (AIR)

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☐	☒
2	Sommaire	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?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?	☒	☐
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?	☒	☐
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?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou non réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	☒	☐
6	Évaluation des impacts		
6.1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (nombre d'entreprises, nombre d'employés, chiffre d'affaires)?	☒	☐
6.2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non

	Est-ce que les coûts ⁴ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée?	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises?	☒	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le ministère a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie indiquant que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non

⁴. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
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?	☒	☐
6.6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (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.)?	☒	☐
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?	☒	☐
	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?	☒	☐
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?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec celles de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
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 réglementaires a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
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?	☒	☐

Annexe 1 – Tableau des mesures et possibilités d'impacts

Mesure	Analyse	Quantitative/ Qualitative
Intégrer des modèles de permis 633 au RNCD		
Essieu délestable d'une semi-remorque	Le permis <i>Délestable, chariot élévateur, autos, empattement, B-train, tracteur tridem</i> (gratuit) ne sera plus nécessaire, aux mêmes conditions que le permis actuel.	Oui/Oui
Porte-à-faux créé par un chariot élévateur derrière une semi-remorque		
Porte-à-faux, longueur et hauteur pour le transport d'autos et de bateaux		
Tracteur dont l'empattement est supérieur à 6,2 m		
Longueur du train double de type B		
Ensemble de deux véhicules dont le tracteur est muni d'un essieu tridem à l'arrière		
Cabine pour le marquage des chaussées	Le permis <i>Marquage des chaussées, cabine à l'arrière</i> (gratuit) ne sera plus nécessaire, aux mêmes conditions que le permis actuel.	Oui/Non
Camion muni d'un appareil de levage	Le permis <i>Camion, système de levage</i> (gratuit) ne sera plus nécessaire, aux mêmes conditions que le permis actuel.	Oui/Non
Grand train routier spécialisé pour le transport de véhicules automobiles	Le permis <i>Grand train, transport d'autos, sellette d'attelage surbaissée</i> ne sera plus nécessaire, mais un permis de circulation de train routier, au même coût, devra être demandé. En 2023, 19 permis de ce type ont été délivrés.	Oui/Non
Longueur minimale de la première semi-remorque d'un grand train routier de type A	Le permis <i>Grand train, A train, semi-remorque avant, longueur minimale 12,2 m</i> (gratuit) ne sera plus demandé, mais le permis grand train routier reste nécessaire.	Oui/Oui
Intégrer quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR		
Ajuster les normes pour permettre l'utilisation d'un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules	L'arrêté ministériel permet l'installation du dispositif.	Non/Non
Permettre le transport d'un véhicule sur une dépanneuse plate-forme	L'arrêté ministériel permet déjà la pratique.	Non/Non

Autoriser la circulation des grands trains routiers les jours fériés et aux heures de pointe	L'arrêté ministériel permet déjà ces heures de circulation.	Non/Non
Définir des normes spécifiques aux autobus urbains et interurbains	Les restrictions incluses dans les normes proposées n'affectent pas le parc actuel des autobus.	Non/Oui
S'adapter aux évolutions technologiques		
Modifier la définition d'un pneu à bande large pour y inclure les pneus de 445 mm et plus	Assouplissement des normes	Non/Non
Autoriser l'utilisation d'essieux relevables-délestables sur un véhicule motorisé ou une remorque, sous certaines conditions	L'autorisation permet d'éliminer la pénalité de 1 000 kg par l'installation d'un dispositif, mais il y a des dispositions transitoires pour les véhicules existants.	Non/Oui
Assouplir les normes pour les véhicules effectuant le déneigement ou le déglçage d'un chemin public		
Augmenter la longueur permise d'un véhicule 12 roues muni d'un équipement de déneigement	Assouplissement des normes	Non/Non
Augmenter certaines normes de charges pour des véhicules servant au déneigement ou au déglçage d'un chemin public		Non/Non
Limiter les obligations au regard de la signalisation d'un véhicule de déneigement ou de déglçage public lorsqu'il effectue des travaux publics encadrés par le tome 5	Suppression du dédoublement des obligations au regard de la signalisation	Non/Non
Actualiser les structures et les textes réglementaires		
Remplacer l'annexe C Classe « spéciale » de chemin public par une nouvelle section du règlement	Assouplissement des normes pour certains tronçons de route	Non/Non
Soustraire un tronçon de l'application des normes de charges		Non/Non
Harmoniser les normes relatives à la longueur et aux limites de charges des habitations motorisées avec celles applicables aux autocars	Assouplissement des normes	Non/Non
Harmoniser les normes concernant la longueur autorisée pour une semi-remorque en fonction de la distance entre les essieux et de la catégorie d'essieux avec celles des autres juridictions	Assouplissement des normes et harmonisation avec celles des administrations voisines	Non/Oui

Ajouter les normes manquantes concernant les trains routiers et modifier les plus permissives par rapport aux protocoles d'entente	Certaines normes pour les trains routiers seront plus restrictives afin de correspondre au Protocole d'entente de l'est du Canada : • la puissance moteur du tracteur; • le système d'air comprimé du tracteur; • le système de contrôle de la stabilité. La majorité des trains routiers devraient déjà répondre à ces normes puisque ce sont des ensembles de véhicules particulièrement adaptés aux longues distances et qu'ils servent au transport entre les administrations. Il y a toutefois des dispositions transitoires pour le parc de véhicules actuel.	Non/Oui
Définir les « véhicules-outils » et leur longueur	Précision d'un vide dans la législation.	Non/Non
Interdire la circulation des remorques à grains sur les autoroutes	Les remorques à grains ne circulent pas sur les autoroutes, la correction apportée n'a pas d'incidence.	Non/Non
Exclure les miroirs antévisseurs des limites de dimensions	Assouplissement des normes	Non/Oui
Retirer la référence au Règlement sur les normes d'arrimage	Inclusion des mêmes dispositions directement dans le RNDC	Non/Non
Retirer l'exigence relative à la largeur de voie d'une remorque semi-portée	Assouplissement des normes	Non/Non
Alléger les restrictions pour la circulation des remorques et semi-remorques surbaissées	Assouplissement des normes	Non/Non
Majorer les charges axiales de certains cas particuliers en période de dégel	Assouplissement des normes	Non/Non
Uniformiser les règles de calcul et les limites de charges d'un camion 12 roues tirant une remorque	L'uniformisation des normes entraîne un assouplissement pour certaines configurations.	Non/Non
Retirer l'article relatif à la composition des ensembles de véhicules routiers	La composition des véhicules est déjà définie dans le CSR, et le retrait de l'article dans le RNDC n'affecte pas le parc de véhicules.	Non/Non
Abroger l'article 6 qui traite de la période de grâce de 48 heures	L'article n'est pas utilisé par Contrôle routier Québec.	Non/Non
Redéfinir des catégories d'essieux pour qu'elles s'appliquent aussi aux remorques	Assouplissement des normes	Non/Oui
Préciser la position de la sellette d'attelage	La précision définit la différence entre les remorques et les semi-remorques, sans affecter le parc de véhicules.	Non/Non

Retirer des catégories d'essieux	Les catégories d'essieux retirées sont incluses dans les autres catégories conservées.	Non/Non
Regrouper et mettre à jour des définitions	Les modifications n'affectent pas le parc de véhicules.	Non/Non
Retirer les dispositions sur la classe de chemins publics exemptée	Les traverses de véhicules lourds ont été encadrées dans le CSR et il n'est plus nécessaire de les inclure dans le RNDC.	Non/Non
Renommer toutes les catégories d'essieux et de véhicules	La refonte des deux annexes permettra d'éviter la confusion entre les anciennes et les nouvelles catégories.	Non/Oui
Revoir le nom du règlement en anglais	Modification à la forme	Non/Non

