

DE : Madame Geneviève Guilbault
Ministre des Transports et de la Mobilité durable

Le 13 août 2025

TITRE : Projets de 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

PARTIE ACCESSIBLE AU PUBLIC

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. Les normes doivent être régulièrement mises à jour et allégées. De même, il est nécessaire d'harmoniser les normes québécoises avec celles des autres administrations nord-américaines, d'intégrer les nouvelles technologies et d'assurer la concordance entre les règlements.

1.1 Les normes de charges et dimensions

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

1.2 La circulation des trains routiers

D'autres normes sont établies par le Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier (RLRQ, c. C-24.2, r. 36) ci-après nommé RPSCTR. Il autorise la circulation d'un train routier qui ne peut satisfaire aux exigences prévues dans le RNCD sur les autoroutes à chaussée séparée. Ce type de train routier, communément appelé « grand train routier (GTR) », est un ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur ou d'un véhicule-remorqueur, d'une semi-remorque et de l'un ou l'autre des véhicules suivants : un diablo, une semi-remorque ou une remorque. Le GTR facilite le transport de chargement à fort volume et à faible masse.

Un GTR n'est autorisé à circuler que si l'exploitant est titulaire d'un permis spécial de circulation émis en vertu du RPSCTR. Les droits exigibles pour ces permis spéciaux sont prévus par le Règlement sur le permis spécial de circulation (RLRQ, c. C-24.2, r. 35).

Les dernières modifications du RPSCTR datent de 2019. Le RPSCTR, qui se réfère aux articles 3 et 3.1 pour l'établissement de la masse totale en charge ainsi que pour la description des catégories d'essieux B.44 et B.45 du RNCD, reprend certaines parties du RNCD, notamment les définitions. Il doit donc être modifié simultanément avec le RNCD lors de toute modification importante.

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

Certains articles du CSR permettent, à certaines conditions, la circulation de véhicules ou d'ensembles de véhicules routiers qui ne respectent pas les normes prévues au RNCD ou au RPSCTR.

L'article 633 du CSR prévoit que le ministre des Transports peut, après consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), délivrer un permis spécial autorisant la circulation d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers à un requérant qui ne peut satisfaire aux exigences d'un règlement pris en vertu du paragraphe 20° du premier alinéa de l'article 621 notamment lorsque la délivrance du permis permet de favoriser le transport routier sans compromettre la sécurité routière, et ce, aux conditions qu'elle fixe. Ces permis sont nommés ci-après « permis 633 ».

Quant à l'article 633.2 du CSR, il prévoit que le ministre des Transports peut, par arrêté, après consultation de la SAAQ, suspendre, pour la période qu'elle indique, l'application d'une disposition CSR ou de ses règlements. Ces arrêtés sont nommés ci-après « arrêtés ministériels 633.2 ».

1.4 Les protocoles d'ententes

La gestion des limites de charges et des dimensions des véhicules routiers relève de la compétence des provinces et des territoires. Toutefois, pour permettre la circulation fluide des véhicules, des protocoles d'entente, dont le Québec est signataire, sont en place. Le RNCD et le RPSCTR doivent respecter, entre autres, deux de ces protocoles :

- *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 :

En 1988, les membres du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière (CMT) ont signé le Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur les normes de poids et dimensions des véhicules. Ce protocole vise à améliorer l'uniformité des règlements régissant les poids et dimensions de quatre types de véhicules commerciaux utilisés pour le transport entre les provinces et les territoires sur le réseau routier national.

Le gouvernement du Québec a approuvé la signature de ce Protocole par le décret n° 845-88 du 1^{er} juin 1988. Depuis cette date, le Protocole d'entente canadien a été modifié à plusieurs reprises, afin que les normes de poids et dimensions tiennent compte des besoins exprimés par l'industrie du camionnage et

des innovations technologiques tels que le pneu simple à bande large de nouvelles générations et les systèmes améliorant l'aérodynamisme des véhicules.

- *Protocole d'entente concernant l'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.

Le gouvernement du Québec a approuvé la signature de ce Protocole par le décret n° 770-2016 du 17 août 2016. Depuis cette date, aucun amendement au Protocole n'a été effectué.

2. Raison d'être de l'intervention

2.1 Les modifications au Protocole d'entente canadien

Le Protocole d'entente canadien a fait l'objet de modifications en 2014, 2016 et 2019 afin d'y inclure la configuration tracteur-tridem-moteur-semi-remorque, de rallonger la longueur des systèmes aérodynamiques, des trains doubles de type B et de l'empattement des tracteurs, et d'y inclure le pneu à bande large. Les normes visées par ces modifications n'ont pas été intégrées au RNCD et au RPSCTR et leur application au Québec nécessite la délivrance de permis spéciaux de circulation en vertu de l'article 633 du CSR.

D'autres modifications ont été apportées en 2022 et 2025, mais elles n'ont entraîné aucune conséquence sur la réglementation du Québec étant donné que les normes qui y sont prévues sont déjà contenues au RNCD et au RPSCTR.

2.2 Le nombre de permis spécial de circulation en vertu de l'article 633 du CSR

L'industrie du camionnage souhaite l'intégration des permis 633 aux règlements afin d'éliminer les contraintes administratives liées à la gestion des permis. En 2023, environ 6 500 permis ont été délivrés pour des véhicules ou des ensembles de véhicules hors normes dont environ 80 % peuvent être intégrés dans les règlements.

2.3 Le nombre d'arrêtés ministériels en vertu de l'article 633.2 du CSR

Afin de pérenniser les assouplissements prévus dans les arrêtés ministériels, l'industrie du camionnage souhaite l'intégration de ceux-ci au RNCD, à savoir :

- 1) Les modifications à l'Arrêté concernant la suspension de l'obligation de détenir un permis spécial autorisant la circulation pour laisser circuler un autobus hors normes ou de le porter sur soi lors de la conduite d'un tel autobus (A.M. 2018-07 (2018, G.O. 2, 1861C), prolongé par A.M. 2023-03 du 15 février 2023 (2023, G.O.2, 357A);
- 2) La suspension des limites de charge par essieu et de masse totale en charge applicables en période de dégel ou de pluie à certaines dépanneuses (A.M. 2023-04 du 15 février 2023);

- 3) La suspension de certaines obligations applicables au conducteur d'un train routier circulant en vertu d'un permis spécial de circulation d'un train routier (A.M. 2024-03 du 16 février 2024);
- 4) L'usage de systèmes aérodynamiques flexibles et repliables pour les véhicules routiers (A.M. 2024-04 du 20 février 2024).

2.4 Des contraintes pour utiliser les nouvelles technologies

Les technologies évoluent et peuvent contribuer à améliorer l'efficacité du transport sur nos routes. La réglementation n'est pas actualisée au niveau des pneus d'une largeur de 445 mm et plus et de l'essieu délestable sous une remorque ou un véhicule motorisé.

2.5 Des normes ne répondant pas aux besoins d'efficacité et de performance des véhicules effectuant du déneigement ou du déglacage d'un chemin public

Le parc de véhicules utilisés pour le déneigement ou le déglacage des chemins publics ne respecte pas les normes de charges actuellement prévues au RNCD. Or, il n'est pas possible de modifier les véhicules existants ou d'en concevoir de nouveaux qui répondraient aux normes actuellement prévues au RNCD. L'industrie du camionnage souhaite utiliser ces véhicules qui sont performants et qui permettent un niveau supérieur d'entretien des routes à un moindre coût.

2.6 Des structures et des textes réglementaires qui doivent être mis à jour

Depuis la dernière réforme du RNCD en 1991, le règlement a été modifié en 1998, 1999, 2010 et 2013. Le RPSCTR, qui est entré en vigueur en 1987, n'a jamais été revu en profondeur. Il a été modifié en 1990, 1999, 2005, 2014, 2018 et 2019. La structure des deux textes réglementaires ne répond plus aux besoins grandissants d'intégrer des modes de transport particuliers, aux besoins de l'industrie et à l'intégration des amendements aux deux Protocoles d'entente dans un contexte d'allègement réglementaire.

3. Objectifs poursuivis

La conjoncture ayant évolué au cours des dernières années, les normes en vigueur et l'encadrement législatif doivent d'être actualisés afin de :

- réduire les contraintes administratives pour l'industrie du camionnage;
- permettre l'utilisation de nouvelles technologies;
- intégrer de nouveaux éléments liés aux protocoles d'entente;
- adapter les structures réglementaires;
- faciliter la compréhension et l'application des normes.

4. Proposition

Voici les mesures proposées dans les projets de réforme.

4.1 Intégrer certains permis 633

Il y a dix objets couverts par les permis spéciaux délivrés en vertu de l'article 633 du CSR dont l'analyse permet de proposer leur intégration dans le RNCD en assurant la sécurité du public et protégeant les infrastructures routières.

Ces permis 633 visent :

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

4.1.1 Permettre la circulation d'une semi-remorque hors norme

La ministre des Transports et de la Mobilité durable (ministre) autorise la délivrance d'un permis spécial, depuis 2019, pour permettre au requérant la circulation d'une semi-remorque munie d'essieux délestables ou munie d'un écartement d'essieux hors normes. Il est proposé d'intégrer au RNCD et au RPSCTR les modifications correspondantes aux demandes de permis 633. L'intégration de ces permis allégerait le fardeau administratif de l'industrie en éliminant la nécessité d'en faire la demande chaque année et de payer les frais qui y sont reliés.

4.1.1.1 Essieu délestable d'une semi-remorque

Pour certaines configurations d'essieux, le RNCD permet au moins un essieu relevable. Toutefois, il impose une pénalité de 1 000 kg à la limite de charge autorisée par essieux délestables. Dans le cas d'une semi-remorque, ces configurations ne sont pas autorisées si sa longueur est entre 14,65 m et 16,2 m. Le permis 633 permet l'utilisation d'essieux délestables, avec certaines conditions, dont l'obligation que la semi-remorque soit munie d'un dispositif supplémentaire de sécurité se résumant à un système automatique de la gestion du nombre d'essieux au sol en fonction de la charge transportée.

Il est proposé de modifier le RNCD pour élargir l'utilisation des essieux relevables, sans pénalité sur la charge limite.

Ces modifications permettront d'harmoniser le RNCD avec les pratiques en place en Ontario.

4.1.1.2 Porte-à-faux créé par un chariot élévateur derrière une semi-remorque

Presque tous les ensembles de véhicules qui transportent un chariot élévateur derrière la semi-remorque ont un porte-à-faux trop long au regard du RNCD et sont hors normes. Leur situation est régularisée par la délivrance du permis 633. Ces véhicules sont utilisés notamment par les producteurs de gazon et les transporteurs de bière.

Il est proposé de modifier le RNCD pour autoriser la circulation de cet ensemble de véhicules. Ainsi, la limite du porte-à-faux de la semi-remorque pour les ensembles de véhicules transportant un chariot élévateur serait augmentée, uniquement pour le chariot élévateur, selon les conditions exigées actuellement lors de la délivrance d'un permis 633.

4.1.1.3 Porte-à-faux, longueur et hauteur pour le transport d'autos et de bateaux

Actuellement, la délivrance d'un permis 633 est nécessaire pour permettre la circulation d'ensembles de véhicules conçus pour le transport d'autos et de bateaux qui est hors normes à l'égard de la hauteur, de la longueur ou du porte-à-faux.

Il est proposé de modifier le RNCD pour permettre à ces ensembles de véhicules de circuler sans permis spécial.

4.1.1.4 Tracteur dont l'empattement est supérieur à 6,2 m

Actuellement, la délivrance d'un permis 633 est nécessaire pour la circulation avec un tracteur dont l'empattement peut atteindre jusqu'à 7,2 m dans une configuration tracteur et semi-remorque et jusqu'à 6,8 m dans une configuration train double de type B, alors que le RNCD limite l'empattement à 6,2 m.

Il est proposé de modifier le RNCD afin de permettre la circulation de ces ensembles de véhicules à circuler sans permis spécial.

4.1.1.5 Longueur du train double de type B

Actuellement, la délivrance d'un permis 633 est nécessaire pour la circulation des trains double de type B d'une longueur de 27,5 m.

Il est proposé de modifier le RNCD pour augmenter la longueur maximale d'un train double de type B de 25 m à 27,5 m et pour intégrer les normes concernant les empattements pour l'ensemble des trains doubles de type B.

4.1.1.6 Ensemble de deux véhicules dont le tracteur est muni d'un essieu tridem à l'arrière

Actuellement, la délivrance d'un permis spécial est nécessaire pour la circulation d'ensembles de deux véhicules dont le tracteur est muni de trois essieux à l'arrière.

Il est proposé de modifier le RNCD pour permettre la circulation de ces ensembles de deux véhicules sans permis spécial.

4.1.2 Cabine pour le marquage des chaussées

Lorsqu'un véhicule servant aux opérations de marquage est hors normes en largeur au niveau de la cabine et de ses équipements, il est possible de demander l'autorisation de la circulation par permis spécial. Le RNCD exclut déjà les équipements servant au marquage de la chaussée, mais n'exclut pas la cabine. Une modification au RNCD permettrait d'étendre cette exclusion à la cabine des dimensions maximales du véhicule et la circulation de ce véhicule sans permis spécial.

4.1.3 Camion muni d'un appareil de levage

Depuis 2020, un permis 633 peut être délivré pour la circulation d'un camion, hors normes en longueur, muni d'un système de levage orienté vers l'arrière et situé à l'arrière de la cabine du conducteur.

Il est proposé de modifier le RNCD pour autoriser la circulation de ce type de camion, sans permis spécial.

4.1.4 Grand train routier spécialisé pour le transport de véhicules automobiles

Depuis le 14 novembre 2019, un permis 633 peut être délivré pour la circulation d'une configuration de GTR spécialisée pour le transport de véhicules automobiles qui n'est pas autorisée par le RPSCTR. À l'exception de la limite de la masse totale en charge, limitée à 55 000 kg, les conditions de circulation sont les mêmes que celles du RPSCTR. Ces normes s'harmonisent avec celles de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick.

Il est proposé de modifier le RPSCTR pour qu'il autorise la circulation de cette configuration de GTR avec un permis spécial délivré conformément à ce règlement plutôt qu'en vertu de l'article 633 du CSR.

4.1.5 Longueur minimale de la première semi-remorque d'un grand train routier de type A

Un GTR de type A est un train double composé d'un tracteur routier attelé à une première semi-remorque à laquelle est arrimée une seconde semi-remorque à l'aide d'un diabol. Un permis spécial 633 autorise la circulation de cette configuration dont la longueur minimale de la première semi-remorque est de 12,2 m alors que celle prescrite par le RPSCTR est de 13,5 m. L'Ontario et le Nouveau-Brunswick ont déjà adopté cette norme.

Il est proposé de modifier le RPSCTR pour autoriser cette configuration de GTR avec un permis spécial délivré conformément à ce règlement plutôt qu'en vertu de l'article 633 du CSR.

4.2 Intégrer les quatre arrêtés ministériels 633.2 du CSR

Quatre arrêtés ministériels pris en vertu de l'article 633.2 du CSR ont été prolongés à répétition. Comme ces mesures servent l'intérêt public, il est proposé de les intégrer aux RNCD et RPSCTR.

4.2.1 Les normes d'un système aérodynamique à l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules

L'arrêté ministériel 2024-04 du 20 février 2024 suspendait les dispositions de l'article 474 du CSR, les dispositions du deuxième alinéa de l'article 4.1 du RNCD et les dispositions des paragraphes 3 et 4 du premier alinéa de l'article 3 du RPSCTR, afin d'autoriser la circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules rendu hors normes en longueur par un système aérodynamique à l'arrière de ce dernier. Le CSR a été modifié en 2018 afin d'y intégrer la partie correspondante de cet arrêté. Pour compléter l'intégration, il est proposé d'intégrer les normes au RNCD et d'y référer dans le RPSCTR.

4.2.2 Les normes pour les autobus

Les autobus en Amérique du Nord, transportant des passagers, sont majoritairement en surcharge par rapport au RNCD. Plusieurs tentatives pour conformer les autobus n'ont pas été concluantes.

Depuis le 29 mars 2018, un arrêté ministériel (A.M. 2023-03 du 15 février 2023) suspend l'obligation de détenir un permis spécial autorisant la circulation pour laisser circuler un autobus hors normes et l'obligation pour le conducteur du véhicule de porter sur lui le permis spécial de circulation lors de la conduite d'un tel autobus. Il est proposé de modifier le RNCD pour inclure des normes spécifiques aux autobus urbains et interurbains. Ces normes s'appliqueraient tant en période normale qu'en période de dégel.

4.2.3 Le transport d'un véhicule sur une dépanneuse plate-forme

Depuis 1998, le RNCD autorise une dépanneuse remorquant un véhicule accidenté, en panne, saisi ou abandonné à circuler en période de dégel en respectant les mêmes limites de charges axiales qu'en période normale.

En 2019, l'industrie du camionnage a demandé d'élargir cette règle afin de viser d'autres situations, soit d'autoriser le transport d'un véhicule accidenté, en panne, saisi ou abandonné sur la plate-forme d'une dépanneuse. À cet effet, l'arrêté ministériel 2023-04 du 15 février 2023 prévoit la suspension des limites de charge par essieu et de masse totale en charge applicables en période de dégel ou de pluie à certaines dépanneuses, et ce, jusqu'au 1^{er} juillet 2026. Il est proposé de modifier le RNCD en ce sens.

4.2.4 La circulation des grands trains routiers les jours fériés et aux heures de pointe

Le RPSCTR interdit la circulation des GTR certains jours fériés et aux heures de pointe dans les villes de Québec et de Montréal. Ces interdictions ont été suspendues par l'arrêté ministériel 2023-24 du 6 octobre 2023. Il est proposé de modifier le RPSCTR afin d'abroger ces interdictions.

4.3 Permettre l'utilisation de nouvelles technologies

Il est proposé de modifier le RNCD afin de permettre l'utilisation de nouvelles technologies visant notamment à améliorer l'efficacité du transport sur nos routes.

4.3.1 La définition d'un pneu à bande large

La définition d'un pneu à bande large dans le RNCD est plus restrictive que celle dans le Protocole d'entente canadien. Les analyses démontrent qu'un véhicule muni de pneus simples très larges ne fait pas plus de dommage que s'il était muni de pneus jumelés. Les essieux munis de pneus simples qui ne correspondent pas à la définition de pneus à bande large ont des pénalités de 1 000 kg sur la charge maximale permise. Ces pénalités affectent principalement les véhicules agricoles et des véhicules d'autres secteurs industriels, comme les chargeurs sur roues et les niveleuses.

Il est proposé de modifier la définition de pneu à bande large du RNCD afin d'inclure les pneus de 445 mm et plus, comme le prévoit le Protocole d'entente canadien, et la pénalité ne s'appliquerait plus.

4.3.2 Essieux relevables-délestables d'un véhicule motorisé ou d'une remorque

Comme mentionné à la section 4.1.1.1, un permis 633 permet l'utilisation d'essieux délestables à condition que la semi-remorque soit munie d'un dispositif supplémentaire de sécurité se résumant à un système automatique de la gestion du nombre d'essieux au sol en fonction de la charge transportée.

Dans le cas d'un véhicule motorisé ou d'une remorque, la condition serait d'installer un dispositif à bord de la cabine du camion permettant au conducteur de connaître, en tout temps, la masse axiale du véhicule muni d'un essieu délestable. Si la suspension avant d'un camion 12 roues est du type mécanique-air, un autre dispositif servant à répartir la charge de façon uniforme entre les deux essieux directeurs est requis. Ces modifications réglementaires permettraient d'optimiser le nombre d'essieux au sol en fonction de la charge transportée si le véhicule ne devient pas hors normes au niveau des empattements, des porte-à-faux, des décalages du dispositif de remorquage et des charges.

L'industrie demande ces changements en avançant des aspects économiques et des bénéfices environnementaux. Également, ces essieux amélioreraient la traction-virage dans certaines situations. En matière d'allègement réglementaire, il est proposé d'éliminer le concept d'essieu triple équivalent (tridem avec un essieu délestable à

l'avant) sur trois catégories d'essieux dont une pénalité de 1 000 kg s'applique sur les limites de charge. Une disposition transitoire est proposée afin d'éliminer tout impact sur les véhicules existants.

4.4 Assouplir les normes pour les véhicules effectuant du déneigement ou du déglacage d'un chemin public

Afin de conserver l'efficacité des opérations de déneigement et de déglacage, des assouplissements aux normes pour les véhicules effectuant ces opérations sur les chemins publics sont proposés.

Les ajustements proposés ci-dessous s'appliqueront exclusivement lors d'opérations de déneigement ou de déglacage et l'équipement de déneigement devra être enlevé pour effectuer d'autres types d'opérations.

4.4.1 Augmenter la longueur permise d'un véhicule 12 roues muni d'un équipement de déneigement

L'équipement de déneigement et la flèche signalétique à l'arrière rendent le camion 12 roues hors normes en longueur. Ainsi, il est proposé que l'équipement de déneigement soit exclu de la limite de longueur de 12,5 m prescrite par le RNCD si la longueur totale du véhicule, incluant l'équipement de déneigement, ne dépasse pas 15 m.

4.4.2 Augmenter certaines normes de charge pour des véhicules servant au déneigement ou au déglacage d'une infrastructure publique

Les masses des équipements de déneigement et de déglacage rendent les camions 6 et 10 roues hors normes par rapport aux limites de charges établies par le RNCD. Il est proposé de modifier le RNCD afin d'augmenter, en période normale et de dégel, la limite de charge de l'essieu avant de 9 000 kg à 10 500 kg et la limite de la masse totale en charge d'un camion 6 roues de 17 250 kg à 20 500 kg et celle d'un camion 10 roues de 25 250 kg à 28 500 kg.

Les limites de la masse totale de charge, en période normale, s'appliqueraient également durant la période de dégel pour les véhicules servant au déneigement ou au déglacage d'une infrastructure publique.

4.4.3 Signalisation d'un véhicule servant au déneigement ou au déglacage d'une infrastructure publique

Le RNCD exclut les équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée des normes de largeur maximale lorsque le véhicule est utilisé pour la construction ou l'entretien d'une infrastructure publique, et ce, lorsque le véhicule est muni de la signalisation prévue à l'article 7 du Règlement sur le permis spécial de circulation (RLRQ, c. C-24.2, r. 35). Toutefois, cette mesure chevauche de façon incompatible ce qui est prescrit par la section 4.37.6 Travaux publics du Tome V des Ouvrages routiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable (Ministère) qui est plus restrictive que ce que prévoit l'article 303 du CSR.

Il est proposé d'enlever l'obligation de signalisation prévue par le Règlement sur le permis spécial de circulation pour les véhicules destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée et utilisés pour la construction ou l'entretien d'une infrastructure publique.

4.5 Autres modifications réglementaires

4.5.1 Actualiser la description du chemin de Classe spéciale et son encadrement

Le RNCD a établi, à l'époque de la construction de la Baie-James, un tronçon de la route 109 à Matagami entre la fin du chemin de fer et la route de la Baie-James (aujourd'hui route Billy-Diamond) où les limites de charges sont plus permissives. La description de ce tronçon d'environ 5 km, prévue à l'annexe C du RNCD, doit être mise à jour.

Au fil des modifications du RNCD, la masse totale en charge d'un train double de type B sur ce tronçon est devenue inférieure à celle des autres routes. Il est proposé de modifier le RNCD afin de corriger ces situations en plus de proposer une structure réglementaire différente. Il est proposé de remplacer l'annexe C par un chapitre sur les normes particulières applicables sur certains chemins.

4.5.2 Tronçon de 110 m de la route 101 à Témiscamingue

Les limites de charges en Ontario sont généralement plus élevées que celles au Québec. Afin de faciliter l'approvisionnement en bois en provenance de l'Ontario, ainsi que son expédition vers l'Ontario, il est proposé de supprimer l'application des dispositions du chapitre III (normes de charge) sur un tronçon de la route 101 à Témiscamingue. La distance sur le chemin public québécois séparant l'usine de la frontière ontarienne est d'environ 110 m à partir de la frontière Québec/Ontario sur la route 101.

4.5.3 Longueur et limites de charge d'une habitation motorisée

Le Protocole d'entente canadien ne fait pas de distinction entre un autocar (autobus interurbain) et une habitation motorisée. Ainsi, afin de se conformer aux engagements du Québec, il est proposé de modifier le RNCD afin d'uniformiser la longueur maximale et les limites de charges à une habitation motorisée à celles d'un autocar (autobus interurbain).

4.5.4 Longueur d'une semi-remorque en fonction de la distance entre les essieux et de la catégorie d'essieux

Le RNCD limite la longueur d'une semi-remorque en fonction de la distance entre les essieux et de la catégorie d'essieux. Cette limite empêche, entre autres, la circulation d'un ensemble de véhicules dont la semi-remorque est munie d'un groupe d'essieux tandem dont l'écartement est de 3,05 m entre les États-Unis, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick. Seul le Québec en interdit la circulation.

Il est proposé de modifier le RNCD afin de ne plus limiter la longueur d'une semi-remorque en fonction de la distance entre les essieux et de la catégorie d'essieux.

4.5.5 Normes manquantes ou plus permissives des trains routiers vis-à-vis les protocoles d'entente

Les protocoles d'entente permettent aux signataires d'être plus permissifs que les normes qu'ils prévoient. Il est proposé de modifier le RNCD et le RPSCTR afin d'intégrer plusieurs normes de sécurité absentes pour les trains routiers, à savoir :

Dans le RNCD :

- 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.

Dans le RPSCTR :

- 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;
- un 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 ».

Le RPSCTR mettrait à jour les normes en conformité avec le Protocole d'entente de l'Est du Canada, à savoir :

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

4.5.6 S'assurer que la longueur d'un « véhicule-outil » est limitée à 12,5 m et que la valeur par défaut de 11 m s'applique également à tous les autres véhicules routiers

Les paragraphes 1 et 10 du premier alinéa de l'article 4 du RNCD limitent la longueur d'un véhicule automobile. En l'absence de définitions dans le RNCD, les définitions à l'article 4 du CSR s'appliquent et font en sorte que la longueur d'un véhicule-outil ne semble pas avoir de limite. Il est proposé de modifier le RNCD afin de corriger la situation.

4.5.7 Interdire la circulation des remorques à grain d'une largeur de plus de 2,6 m sur les autoroutes

Le RNCD prévoit une majoration de la limite en largeur de 2,6 m à 3,75 m pour une remorque à grain. Contrairement aux autres exceptions pour les véhicules agricoles, il

n'est pas précisé que cette majoration n'est pas autorisée sur les autoroutes. Il est proposé de modifier le RNCD afin de corriger cette situation pour une question de sécurité, et ce, bien qu'aucune remorque à grain n'ait été rapportée circulant sur une autoroute.

4.5.8 Exclure des limites de dimensions les miroirs antévisseurs

L'installation de miroirs antévisseurs à l'avant d'un véhicule réduit les angles morts. Cet élément de sécurité supplémentaire peut néanmoins rendre hors normes certains véhicules ou ensembles de véhicules au niveau de leur longueur et de leur largeur.

Afin de corriger la situation, il est proposé de modifier le RNCD et le RPSCTR afin d'exclure du calcul de la dimension en longueur des véhicules et des ensembles de véhicules les miroirs antévisseurs situés à l'avant d'un véhicule, et ce, pourvu qu'ils n'excèdent pas 30 cm à l'avant de ce dernier comme pour le pare-chocs safari. Il est également proposé de ne pas tenir compte de ces miroirs dans la mesure de la largeur.

4.5.9 Retrait de la référence au Règlement sur les normes d'arrimage

L'industrie a informé le Ministère de problèmes d'interprétation associés à l'exemption en largeur de 10 cm de chaque côté du véhicule applicable aux systèmes d'arrimage définis dans le Règlement sur les normes d'arrimage (RLRQ, c. 24.2, r. 30).

Afin de corriger cette situation, il est proposé de retirer la référence au Règlement sur les normes d'arrimage, mais de prévoir spécifiquement qu'un dispositif d'arrimage autre qu'une paroi, un poteau ou une ridelle servant au confinement du chargement qui est fixé à un ou plusieurs points d'ancrage d'un véhicule n'est pas pris en compte pour la mesure de la largeur, pourvu que ce dispositif excède de 10 cm ou moins de chaque côté du véhicule.

4.5.10 Largeur de voie d'une remorque semi-portée dont le poids nominal brut est inférieur à 10 000 kg

Afin de se conformer au Protocole d'entente canadien, il est proposé de modifier le RNCD afin de soustraire la remorque semi-portée d'une largeur de 2,6 m dont le poids nominal brut (PNBV) est inférieur à 10 000 kg de l'obligation d'avoir une largeur de voie de 2,5 m et plus.

4.5.11 Précision concernant les remorques et semi-remorques surbaissées

L'industrie du camionnage a informé le Ministère de difficultés d'interprétation du RNCD par rapport à certains équipements de transports comme les remorques et les semi-remorques surbaissées. Il est proposé de modifier le RNCD afin de permettre 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.

4.5.12 Cas particulier en période de dégel, de pluie, d'érosion et d'inondation

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. Il est proposé de modifier le RNCD afin d'augmenter la limite de charge en période de dégel, de pluie, d'érosion et d'inondation de 1 000 kg de la première semi-remorque d'un train double. Ces majorations ne sont pas prises en compte dans l'établissement de la masse totale en charge.

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 peut s'appliquer si ce groupe d'essieu est de catégorie E.9, soit un groupe d'essieux tridem dont l'écartement est d'au moins 3 m, mais inférieure à 3,6 m.

Cet assouplissement vise également l'essieu tandem à l'arrière d'un tracteur tirant une semi-remorque citerne.

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

Les catégories de véhicules et d'ensemble de véhicules sont définies dans le RNCD suivant leurs nombres et leurs types d'essieux et la configuration de ces essieux. Ces catégories sont associées à des limites de charges maximales pouvant être transportées. Dans le cas d'un camion 12 roues tirant une remorque, le calcul de la masse totale en charge est différent de celle d'un camion 10 roues tirant une remorque.

À la demande de l'industrie du camionnage, il est proposé d'uniformiser les règles de calcul et les limites de charges prévues au RNCD.

4.5.14 Composition des ensembles de véhicules routiers

Le RNCD comprend un article décrivant la composition possible des ensembles de véhicules routiers. Or, cet article n'est lié à aucune disposition pénale en cas de contravention. De plus, le nombre maximal de véhicules dans un ensemble de véhicules routiers est déjà prévu au CSR. Il est proposé d'abroger cet article.

4.5.15 Retrait de la période de grâce de 48 heures

L'article 26.1 du RNCD permet d'appliquer le délai de 48 heures prévu à l'article 519.17 du CSR pour éviter la délivrance d'un constat d'infraction lorsqu'une dimension excédentaire ou déficitaire est constatée sur un véhicule routier, un ensemble de véhicules routiers, un essieu ou un groupe d'essieux en raison d'une défectuosité ou d'une erreur de moins de 5 cm. Il est proposé d'abroger cet article.

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

Les catégories d'essieux sont actuellement définies à l'annexe B du RNCD. Leur définition inclut, entre autres, le nombre d'essieux dans leur groupe, la distance entre les essieux et leurs emplacements sous les véhicules ou les ensembles de véhicules. Il y a cinq catégories d'essieux (B.41, B.42, B.43, B.44 et B.45) qui spécifient où peuvent être situés les groupes d'essieux qui n'incluent pas les remorques. Or, des véhicules agricoles utilisent ces catégories d'essieux sous des remorques, telles que les remorques à lisier. Il est proposé de modifier le RNCD afin de changer les définitions des catégories en retirant la spécification sur la localisation de ces catégories d'essieux.

4.5.17 Précision de la position de la sellette d'attelage

Une précision dans le RNCD est nécessaire afin de bien définir et de bien départager les semi-remorques des remorques. Il est proposé de modifier le RNCD afin de préciser que pour une semi-remorque de type 2, la position de la sellette d'attelage est à plus de 30 cm derrière le dernier essieu du tracteur.

4.5.18 Désuétude de catégories d'essieux

Avec les modifications proposées, certaines catégories d'essieux sont désuètes dans le RNCD. Il est proposé d'abroger ces catégories d'essieux.

4.5.19 Regroupement et mise à jour des définitions

Il est proposé de modifier le RNCD afin de regrouper les définitions qui se retrouvent actuellement à divers endroits, d'ajouter certaines définitions en tenant compte de celles utilisées dans le Protocole d'entente canadien et de retirer les définitions devenues désuètes.

À noter que :

- la définition « centre de virage effectif » permettrait d'établir une méthode différente pour mesurer l'empattement et le porte-à-faux tout en tenant compte de l'essieu pouvant être délesté, de l'essieu autovireur et de l'essieu dirigé;
- la définition du terme « décalage du pivot d'attelage » permettrait maintenant de considérer le chargement, comme dans le Protocole d'entente canadien. Une disposition transitoire pour le parc actuel de véhicules est prévue;
- le terme « essieu triple » est remplacé par le terme « groupe d'essieux tridem » tel que le recommande l'Office de la langue française.

4.5.20 Classe de chemin public exemptée

Le RNCD définit une classe de chemins publics où celui-ci ne s'applique pas afin d'autoriser la traversée d'un chemin public par un véhicule hors normes. Ces exemptions ne sont plus nécessaires au RNCD puisque le CSR prévoit maintenant les mesures

permettant d'encadrer les traverses de véhicules lourds. Il est proposé d'abroger les dispositions relatives à la classe de chemin exemptée.

4.5.21 Renommer toutes les catégories d'essieux et de véhicules

L'annexe A, Catégories de véhicules, et l'annexe B, Catégories d'essieux du RNCD ont été modifiées avec les années et l'écriture n'est plus uniforme. Il est proposé d'uniformiser l'écriture du texte et de renommer l'ensemble des catégories d'essieux (Annexe III, catégories E) et de véhicules (Annexe IV, catégorie V). Comme le RNCD mentionne l'annexe B en premier, il est également proposé d'inverser l'ordre des annexes pour respecter l'ordre d'apparition des thèmes qui y sont visés.

4.5.22 Conditions de circulation particulières

Le RPSCTR établit des conditions de circulation particulières pour les mois de décembre, janvier et février. Étant donné qu'il peut également neiger en novembre et en mars, il est proposé d'ajouter ces deux mois supplémentaires aux trois déjà prévus. Cette modification signifie que l'industrie devra préparer, un mois à l'avance, une liste de lieux d'arrêt sécuritaires pour permettre l'arrêt des trains routiers en cas de dégradation imprévisible des conditions météorologiques, de la route ou de la visibilité.

En matière d'allègement réglementaire, le projet de réforme ne prévoit plus l'obligation de vérifier les prévisions météorologiques auprès de deux sources distinctes ni l'obligation de consulter les conditions routières auprès du ministère des Transports par le biais du service d'information Québec 511 pour les trajets réalisés en décembre, janvier et février.

Ces obligations ont été remplacées par celles, plus générales et applicables toute l'année, de circuler uniquement lorsque la chaussée est dégagée de neige et de glace et que la visibilité s'étend sur une distance de 500 m ou plus et de prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que le trajet envisagé peut être réalisé de manière sécuritaire, notamment en fonction des dimensions autorisées du véhicule, des conditions météorologiques et de l'état du réseau routier au moment où le train routier va circuler.

4.5.23 Trajet spécial à l'annexe 1 du RPSCTR

L'annexe 1 du RPSCTR qui autorise la circulation d'un grand train routier sur un trajet particulier à Laurier-Station et Saint-Flavien n'est plus utilisée. Il est proposé d'abroger cette annexe qui ne possédait qu'un seul trajet spécial.

4.5.24 Délai de conservation des données du RPSCTR

L'article 7.3 du RPSCTR prescrit actuellement de conserver les données de l'enregistreur de vitesse durant au moins 90 jours et de conserver les données sur la logistique du transport, mais sans préciser de période. Il est proposé d'uniformiser cette période de conservation à 60 jours afin de tenir compte de commentaires formulés par l'industrie du camionnage.

5. Autres options

Le statu quo n'est pas possible notamment afin de respecter les engagements du Québec dans le cadre du Protocole d'entente canadien. Ainsi, les objectifs spécifiques et les raisons de l'intervention proposée n'offrent pas d'autres options que de réformer en simultanée le RNCD et le RSCTR.

6. Évaluation intégrée des incidences

La solution de réformer le RNCD et le RPSCTR facilitera la gouvernance des intervenants en transport routier par la diminution du nombre de permis spéciaux délivrés en vertu de l'article 633 du CSR et d'arrêtés ministériels puisque l'ensemble des éléments qu'ils permettent sont intégrés aux projets de règlements. L'industrie, qui retrouvera plus facilement les normes, devra toutefois s'habituer à la nouvelle structure réglementaire et aux nouveaux noms des catégories d'essieux et de véhicules.

L'ajout des normes manquantes des protocoles d'entente dont le Québec est signataire les rendra plus compatibles avec celles des autres administrations nord-américaines, facilitant ainsi le transport des biens entre les provinces et territoires du Canada.

Des dispositions transitoires sont prévues afin de limiter les incidences sur le parc de véhicules existants.

L'abolition des formalités administratives liées aux demandes de permis spéciaux et dont les conditions seront intégrées dans le RNCD permettra aux entreprises d'économiser environ 153 832 \$ par année. Ces économies proviennent de la réduction des coûts associés au traitement et à la gestion des demandes de permis spéciaux.

L'intégration des mesures contenues dans les protocoles d'entente facilitera le transport des marchandises entre les provinces et territoires canadiens et favorisera l'intégration des chaînes d'approvisionnement des entreprises québécoises. Parmi les mesures attendues par l'industrie, l'abolition de la pénalité de 1 000 kg, liée aux essieux délestables, permettra aux entreprises de choisir parmi plus de technologies pour adapter leur parc de véhicules. Il n'y a pas de coûts supplémentaires liés aux obligations pour utiliser ces essieux puisqu'il s'agit d'un choix pour les entreprises qui décideraient de s'en équiper.

L'établissement de normes pour les autobus urbains et interurbains aidera les gestionnaires de transport en commun à planifier leur parc de véhicules en fonctions de ces normes. Actuellement, l'arrêté ministériel numéro 2018-07 du 29 mars 2018, prolongé par l'arrêté ministériel numéro 2023-03 du 15 février 2023, ne fixe pas de normes, ce qui complique la planification des acquisitions. Le caractère temporaire d'un tel arrêté crée également un climat d'incertitude auprès des gestionnaires de transport public quant à la conformité des nouveaux véhicules acquis. De plus, les gestionnaires des réseaux routiers pourront mieux planifier les infrastructures en fonction des normes de ces véhicules.

Les assouplissements pour les véhicules servant au déneigement ou au déglacage d'une infrastructure publique pourraient avoir des impacts différents selon les municipalités.

Toutefois, les villes qui n'acceptent pas ces équipements sur leurs territoires actuellement pourraient voir leurs coûts d'entretien routiers augmenter sans pouvoir restreindre l'usage de ces équipements.

L'exclusion des miroirs antévisseurs des normes de dimension pourrait permettre à davantage de véhicules de s'équiper de ces dispositifs, augmentant ainsi la facilité au conducteur de détecter les personnes circulant à proximité de son véhicule et par le fait même la sécurité des usagers vulnérables.

Finalement, la mise à jour des textes réglementaires pourrait affecter l'industrie, notamment au niveau de l'appropriation des nouvelles annexes décrivant les véhicules et les essieux.

7. Consultation entre les ministères et avec d'autres parties prenantes

Les intervenants en transport routier, notamment dans le secteur du camionnage, du transport des personnes et de l'agriculture, ont été consultés.

De plus, des consultations ont été faites auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec, de Transports Canada, des autres administrations provinciales et territoriales du Canada et de l'industrie du camionnage afin d'établir une liste de propositions.

Le 31 janvier 2019, le ministère des Transports a présenté l'ensemble des propositions des réformes du RNCD aux associations concernées, à la Ville de Montréal, à la Ville de Québec et à Contrôle routier Québec. Les propositions ont été prises en compte dans les projets de réformes réglementaires.

8. Mise en œuvre, suivi et évaluation

Un bulletin d'information « Info Camionnage » sera publié sur le site Internet du Ministère afin d'informer la clientèle de la prépublication des projets de RNCD et de RPSCTR. Le bulletin sera également diffusé à l'ensemble des personnes inscrites à la liste d'expédition de ce bulletin d'information. Cette liste d'expédition contient principalement des entreprises en transports, des associations de camionnage, des consultants, des centres de formation, des étudiants et des organismes gouvernementaux.

Pour faciliter la transition vers les nouvelles normes, des dispositions transitoires ont été prévues aux projets de règlements et permettront à l'industrie de s'adapter.

Aucune mesure de suivi, d'évaluation et de reddition de comptes n'est envisagée ou requise, car les objectifs poursuivis seront atteints lors de l'entrée en vigueur des règlements.

9. Implications financières

Les coûts associés à la réforme des règlements proposés sont liés à sa mise en place et aux communications avec l'industrie. Particulièrement, le guide proposé à l'industrie pour faciliter la compréhension du RNCD devra être mis à jour et des ressources au Ministère devront être disponibles pour appuyer la mise en place des mesures. En particulier, le détail des nouvelles annexes décrivant les essieux et les véhicules devra être expliqué. L'application de ces règlements concerne principalement CRQ, des mesures pour former les agents aux nouvelles règles devront être mises en place.

Les mesures proposées ne devraient pas augmenter les coûts d'assurance pour la SAAQ. Toutefois, les mesures d'assouplissement pour l'entretien hivernal et les normes proposées pour les autobus pourraient engendrer une hausse des coûts d'entretien routier.

10. Analyse comparative

Au Canada, l'encadrement des charges et des dimensions des véhicules est de compétence provinciale et territoriale. Ainsi, elle diffère d'une province ou d'un territoire à l'autre, mais celles de territoires voisins ont tendance à s'influencer. En effet, les échanges économiques interprovinciaux importants les incitent à rendre leurs règles plus compatibles. Le Protocole d'entente canadien et le Protocole d'entente dans l'Est du Canada, dont le Québec est signataire, ont été mis en place à cet effet. La réglementation en vigueur en Ontario, principal partenaire économique du Québec, fait l'objet d'une attention continue afin de s'assurer d'un haut niveau d'harmonisation.

Le Nouveau-Brunswick et les États-Unis autorisent les essieux délestables sans aucune mesure supplémentaire de sécurité.

Aux États-Unis, le gouvernement a décidé, en 1982, de s'assurer d'une norme de charge uniforme en octroyant des subventions pour l'entretien du réseau national (principalement sur le réseau « Interstates ») aux États américains qui adopteraient une limite de masse totale en charge de 36 300 kg. Cette limite est souvent inférieure à celles applicables au Québec. Toutefois, les États américains qui autorisaient déjà des limites supérieures seraient autorisés à les maintenir. Ainsi, plusieurs États américains, dont le Michigan et New York, ont une réglementation plus permissive qui s'approche de la réglementation québécoise.

La ministre des Transports et de la Mobilité durable,

GENEVIÈVE GUILBAULT