

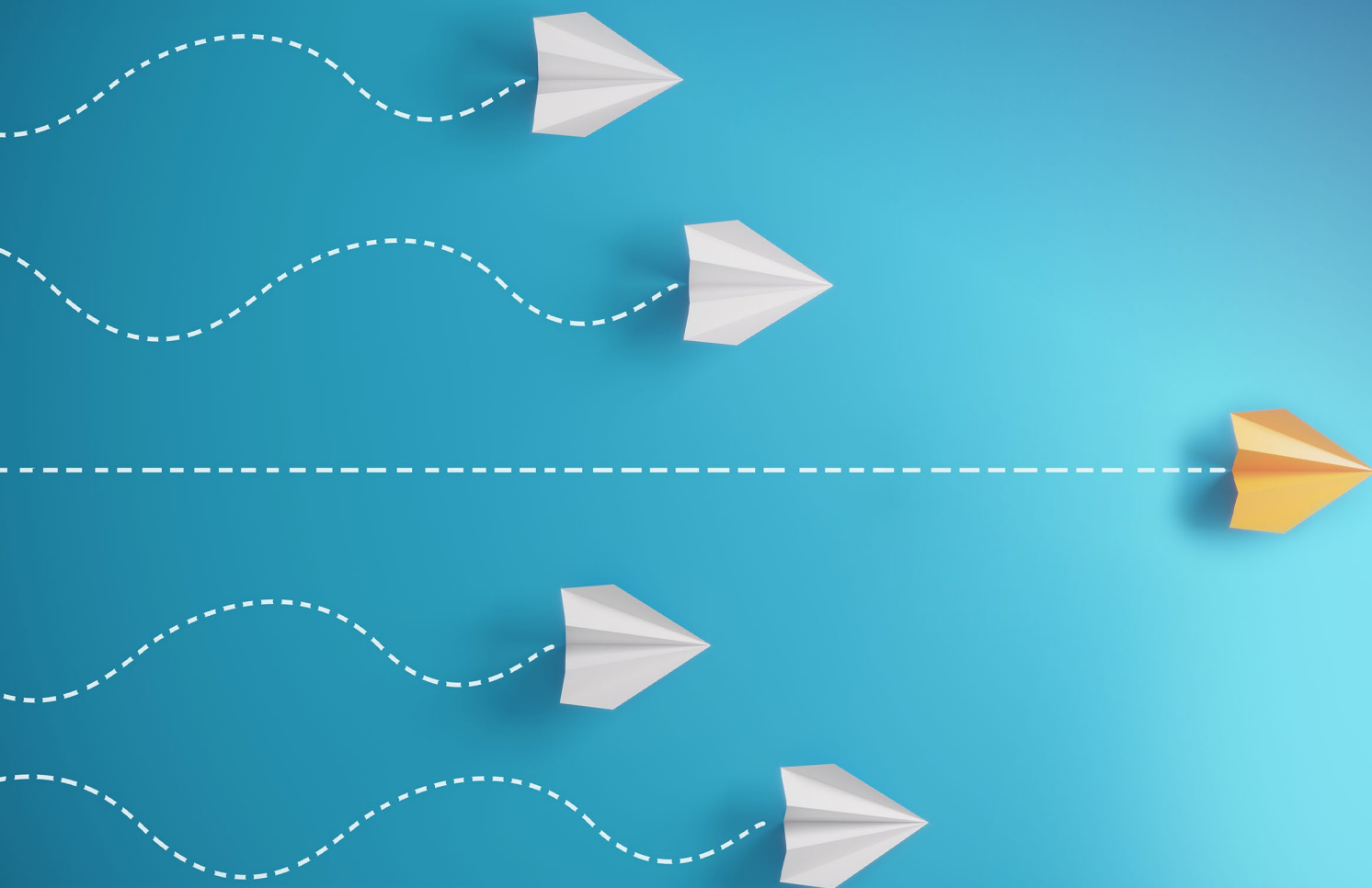
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

Projet de Règlement modifiant le *Règlement sur les permis* afin d'introduire des dispositions relatives aux règles et conditions d'accès à la conduite d'un véhicule routier

Société de l'assurance automobile du Québec

25 mars 2025



SOMMAIRE

Définition du problème

La croissance de la densité de la circulation sur les routes et l'évolution des risques associés à la sécurité routière imposent de rehausser la sécurité des déplacements des ensembles de véhicules lourds sur les routes du pays. Les ministres des Transports des provinces et territoires canadiens ont pris l'engagement¹ d'imposer une formation obligatoire rencontrant la Norme 16 du *Code canadien de sécurité* (Norme 16), pour l'obtention d'un permis de conduire de classe 1 (permis de classe 1) autorisant la conduite des plus gros ensembles de véhicules lourds (véhicule(s) nécessitant la classe 1)².

Pour rendre obligatoire une formation et en assurer la mise en œuvre appropriée, le Québec a apporté des modifications au *Code de la sécurité routière* (CSR), et doit par la suite, en apporter d'autres au *Règlement sur les permis* (Règlement).

Le contexte :

Au Québec, aucune formation n'est obligatoire pour conduire un véhicule nécessitant la classe 1. Cependant, des conducteurs font le choix de suivre des formations diverses et il en résulte un manque d'uniformité dans les compétences de base des camionneurs qui ont un permis de cette classe. Imposer une formation uniforme pour obtenir un permis de classe 1, contribuera à la circulation plus sécuritaire de ces véhicules lourds et au maintien d'une réciprocité de la main-d'œuvre à travers le pays.

Les constats :

- Les impacts des accidents impliquant des véhicules lourds sont souvent plus graves à cause de leurs poids et de leurs dimensions. Le parc des véhicules lourds augmente en moyenne de 3 % annuellement depuis 5 ans.
- En 2022, les véhicules lourds immatriculés au Québec représentaient 4 % des véhicules en circulation, alors qu'ils étaient impliqués dans 24 % des accidents mortels. Les décès issus de ces accidents qui impliquaient particulièrement les véhicules nécessitant la classe 1 ont augmenté de 13,2 % en comparaison à 2021.
- Le Québec compte, annuellement, en moyenne 5 800 nouveaux titulaires de permis de classe 1, dont 40 % réussissent la formation « Transport par camion » du ministère de l'Éducation (MEQ). Certains des 3 500 autres suivent des activités de formations diversifiées non encadrées par le gouvernement, dans des écoles de conduite ou des entreprises de transport³.

1 Accord de conciliation – Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux signé en mai 2023 par la ministre des Transports et de la Mobilité durable et par le ministre responsable des Relations canadiennes et de la Francophonie canadienne.

2 Pour alléger la lecture du document, la formulation « *véhicule(s) nécessitant la classe 1* » est utilisée en remplacement de : Ensemble de véhicules lourds pour lequel un permis de conduire de la classe 1 est requis. D'autres types de camions demandent d'autres classes de permis.

3 Dans le document, le terme « *entreprise(s) de transport* » inclut aussi tous types d'entreprises dont l'activité commerciale exige l'usage de véhicules nécessitant la classe 1, même si l'activité principale est autre. Ex. : Molson, IGA, organismes municipaux.

Les causes :

La conduite des véhicules nécessitant la classe 1 est complexe et le manque d'uniformité des compétences de leurs conducteurs présente des enjeux de sécurité routière et de disponibilité de main-d'œuvre compétente pour les entreprises de transport.

De plus, en respect de l'Accord de conciliation, neuf administrations canadiennes ont déjà instauré sur leurs territoires la formation obligatoire pour l'obtention de la classe 1 et les autres suivront d'ici la fin 2025. Le Québec s'est engagé à intégrer l'exigence de la formation pour la fin 2024.

Intervention de l'État :

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, dont la formation. Le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

Proposition du projet

Le CSR a été modifié pour octroyer au gouvernement et à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) les pouvoirs nécessaires pour exiger une formation pour l'obtention d'une classe de permis de conduire et pour assurer sa mise en œuvre appropriée. La mise en œuvre exige entre autres la reconnaissance de prestataires pour offrir la formation de base et l'exigence pour les formateurs de réussir une formation. Une modification au Règlement sur les permis est nécessaire pour rendre cette formation obligatoire.

Impacts

L'exigence de la formation obligatoire qualifie à l'obtention d'un permis de classe 1 et non pas à toutes les compétences d'un métier. Elle vise donc spécifiquement le citoyen. Cependant, ce permis est obligatoire pour la conduite de certains véhicules utilisés notamment dans l'industrie du transport. Celle-ci est donc concernée par l'exigence de formation. D'ailleurs, le modèle de formation, favorisé par la SAAQ, tient compte de ses demandes, dont celle de permettre à des entreprises en transport d'être reconnues comme prestataires pour offrir cette formation.

Ainsi, la mesure proposée pourrait engendrer des coûts nets d'implantation estimés à 85 000 \$ et des coûts récurrents annuels de 53 000 \$ pour les entreprises de transport et les écoles de conduite qui seront prestataires de la formation obligatoire. Par ailleurs, la SAAQ assumera le coût de la formation des formateurs et versera une aide financière pour rembourser une partie des coûts afférents à la formation des formateurs durant les deux premières années de déploiement de la formation obligatoire.

De plus, les entreprises de transport qui l'offriront auront notamment l'avantage de dispenser une formation reconnue dans un contexte intégrant les valeurs de l'entreprise. Les écoles de conduite pourront quant à elles bénéficier d'une occasion d'affaires favorisant une offre de service plus stable avec une nouvelle clientèle.

Considérant le gain de conducteurs dont les compétences seront reconnues partout au Québec et au Canada dès leur entrée en emploi, l'industrie du transport est favorable à cette nouvelle mesure. Les candidats sans emploi désirant suivre la formation

obligatoire pourront bénéficier des allégements fiscaux prévus par le gouvernement⁴ ainsi que du programme d'employabilité – mesure de formation, volet individu du ministère de l'Emploi et de la Solidarité Sociale (MESS)⁵ pour les deux premières années de déploiement, ce qui permettra d'en atténuer les coûts. La formation ne sera obligatoire que pour les futurs titulaires d'un permis de classe 1. Son impact sur le nombre d'emplois en cours pour l'industrie du transport à l'entrée en vigueur de l'exigence est donc nul.

Exigences spécifiques

Les modifications déjà apportées au CSR et proposées au Règlement visent, comme pour tous les autres provinces et territoires, à respecter notre engagement à l'Accord de conciliation. La proposition est développée dans un contexte du maintien de l'équité concurrentielle entre les conducteurs à l'emploi des entreprises du Québec et ceux des entreprises de tout le pays.

La compétitivité des entreprises du Québec demeure donc inchangée.

⁴ Dans son budget 2025-2026, le gouvernement a annoncé que les établissements privés, dont les entreprises de transport et les écoles de conduite qui offriront le nouveau programme de formation de la SAAQ, pourraient être désignés comme établissement d'enseignement reconnu par Revenu Québec et ainsi délivrer des reçus pour frais de scolarité.

⁵ Le MESS s'est engagé, sur une période de 24 mois suivant l'entrée en vigueur du nouveau programme, à verser un soutien financier notamment aux personnes sans emploi participant à cette formation et qui sont admissibles à ces programmes. D'autres contributions financières pourraient aussi être possibles via son programme d'employabilité.

TABLE DE MATIÈRE

FORMATION OBLIGATOIRE POUR L'AJOUT DE LA CLASSE 1 AU PERMIS DE CONDUIRE

1. SOMMAIRE	3
1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME	8
1.1.1 Nature du problème	8
1.1.2 Contexte du problème	8
1.1.3 Constats	8
1.1.4 Causes du problème	9
1.1.5 Intervention de l'État	9
1.2 PROPOSITION DU PROJET	10
1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	10
1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS	11
1.4.1 Description des secteurs touchés	11
1.4.2 Coûts pour les entreprises	12
1.4.3 Économies pour les entreprises	14
1.4.4 Synthèse des coûts et des économies	14
1.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	14
1.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calculs des coûts et d'économies	16
1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	16
1.5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI (Grille)	17
1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	18
1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	18
1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	18
1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	19
1.10 CONCLUSION	19
1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	19
1.12 PERSONNES-RESSOURCES	20
1.13 LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	21

1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME

1.1.1 Nature du problème

La densité croissante de la circulation sur les routes et l'évolution des risques associés à la sécurité routière génèrent le souhait des administrations canadiennes d'améliorer leurs règles d'accès à la conduite en faveur d'une saine circulation dans tout le pays et du respect du maintien des principes de réciprocité et d'équité concurrentielle.

Dans cette perspective, les ministres des Transports ont pris l'engagement ¹ d'imposer une formation obligatoire rencontrant la Norme 16 du *Code canadien de sécurité* (Norme 16) pour les nouveaux conducteurs de véhicules nécessitant un permis de classe 1 (véhicules nécessitant la classe 1)². Cette formation vise strictement le permis de conduire et n'est pas une formation qualifiante au métier de camionneur.

Ainsi, pour rendre obligatoire une formation et en assurer la mise en œuvre appropriée, le Québec a d'abord dû modifier le *Code de la sécurité routière* (CSR), et doit maintenant modifier le *Règlement sur les permis* (Règlement).

1.1.2 Contexte du problème

Actuellement, aucune formation n'est obligatoire pour permettre la conduite des véhicules nécessitant la classe 1³ au Québec. Cependant, des conducteurs font le choix de suivre des formations diverses, dont le programme « Transport par camion » du ministère de l'Éducation (MEQ)⁴. Il en résulte un manque d'uniformité dans les compétences de base des camionneurs qui ont un permis de classe 1.

Considérant le risque accru de dommages et de blessures en cas d'accident impliquant ces véhicules lourds, l'imposition d'une formation pour l'obtention d'un permis de classe 1 améliorera les compétences de leurs conducteurs. Elle contribuera à la circulation plus sécuritaire des véhicules nécessitant la classe 1 et au maintien d'une réciprocité de la main-d'œuvre à travers le pays. En respect de l'Accord de conciliation, cette formation doit entrer en vigueur d'ici la fin de l'année 2024 au Québec.

1.1.3 Constats

- Depuis cinq ans, le parc de véhicules lourds du Québec augmente en moyenne de 3 % annuellement, alors que celui de tous les véhicules routiers augmente en moyenne de 1,5 %.
- Les accidents impliquant des véhicules lourds sont souvent beaucoup plus graves à cause de leurs poids et de leurs dimensions.

1 Accord de conciliation – Formation de base préalable à l'obtention du permis de classe 1 – conduite de véhicules commerciaux signé en mai 2023 par la ministre des Transports et de la Mobilité durable et par le ministre responsable des Relations canadiennes et de la Francophonie canadienne.

2 Pour alléger la lecture du document, la formulation « *véhicule(s) nécessitant la classe 1* » est utilisée en remplacement de : Ensemble de véhicules lourds pour lequel un permis de conduire de la classe 1 est requis. D'autres types de camions demandent d'autres classes de permis.

3 Le Règlement en vigueur exige pour obtenir un permis de classe 1, de réussir un examen théorique de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), d'avoir été titulaire d'un permis d'apprentissage de la classe 1 durant généralement trois mois et de réussir par la suite des examens pratiques de la SAAQ.

4 Le programme d'étude professionnel « Transport par camion » du MEQ, d'une durée de 615 heures, prépare au métier de camionneur. Il inclut la formation de base à la conduite prévue par la Norme 16 qui elle vise strictement l'obtention de la classe 1 sur le permis de conduire.

- Bien que les véhicules lourds immatriculés au Québec représentaient 4 % du parc des véhicules routiers au Québec en 2022, ils étaient impliqués dans 24 % des accidents mortels.
- En 2022, de tous les décès survenus lors d'accidents impliquant un véhicule lourd, on estime qu'environ 81 % impliquaient un véhicule nécessitant la classe 1, soit une augmentation de 13,2 % en comparaison à 2021⁵.
- Dans les cinq dernières années, le Québec compte, annuellement, en moyenne 5 800 nouveaux titulaires de permis de classe 1. Ils représenteraient près de 4 % de toute la main-d'œuvre active en conduite de véhicules nécessitant la classe 1 annuellement⁶.
- Actuellement, environ 40 % des nouveaux titulaires d'un permis de classe 1 suivent la formation du MEQ annuellement. Pour les 60 % restants (3 500), certains suivent des formations à la carte ou des activités de compagnonnages non encadrées par le gouvernement, offertes dans des écoles de conduite ou des entreprises de transport⁷.
- Des résultats de recherches insistent sur l'importance de la formation aux camionneurs et de la formation de leurs formateurs⁸.

1.1.4 Causes du problème

La conduite de véhicules nécessitant la classe 1 est plus complexe que la conduite d'autres types de véhicules. De plus, la densification de la circulation et l'augmentation des facteurs de distraction nécessitent plus d'habiletés et de compétences de conduite qu'auparavant. Le manque d'uniformité des connaissances et des compétences des conducteurs de véhicules nécessitant la classe 1 présente des enjeux autant en matière de sécurité routière que de disponibilité de main-d'œuvre compétente pour les entreprises de transport. Une formation minimale, visant la conduite de ces véhicules, devient donc pertinente.

Conformément à l'Accord de conciliation, neuf administrations canadiennes⁹ ont instauré sur leurs territoires la formation obligatoire pour l'obtention de la classe 1 et les autres sont à terminer les travaux d'ici 2025. Le Québec doit aussi pouvoir l'intégrer.

1.1.5 Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, dont la formation. Le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

5 Bilan routier 2022 – Société de l'assurance automobile du Québec.

6 Étude auprès des conducteurs de véhicules lourds sur les enjeux de sécurité routière SOM – Juin 2023 : Estime qu'environ 20 % des titulaires d'un permis autorisant la conduite d'un véhicule lourd pourraient ne pas conduire de véhicules lourds dans le cadre de leur travail. On estime que des 197 000 titulaires de permis de classe 1, 157 000 pourraient être actifs.

7 Dans le document, le terme « *entreprise(s) de transport* » inclut aussi tous types d'entreprises dont l'activité commerciale exige l'usage de véhicules nécessitant la classe 1, même si l'activité principale est autre. Ex. : Molson, IGA.

8 Source : Quinlan M. (2001) *Report of Inquiry into Safety in the Long Haul Trucking Industry*, School of Industrial Relations and Organisational Behaviour, University of New South Wales, Sydney, 353 p. (Tiré du rapport R-791 *Accidents routiers au travail*, Revue de littérature de l'Institut de recherche Robert-Sauvé en santé et en sécurité du travail, Septembre 2013)

9 L'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Territoire du Nord-Ouest, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-Labrador et l'Île-du-Prince-Édouard exigent la formation obligatoire. La Nouvelle-Écosse et le Yukon prévoient l'intégration d'ici la fin 2025.

1.2 PROPOSITION DU PROJET

Le CSR a été modifié dans un premier temps afin :

- d'octroyer au gouvernement les pouvoirs qui permettront ensuite d'exiger par règlement de suivre une formation pour obtenir une classe de permis de conduire et de préciser également la formation à suivre (celle de la SAAQ ou une autre);
- d'octroyer à la SAAQ le pouvoir de reconnaître les organismes qui pourront offrir son programme de formation (prestataires) aux conditions assurant une mise en œuvre appropriée. Permettre aussi à la SAAQ de déléguer ce pouvoir;
- d'octroyer à la SAAQ les pouvoirs d'établir la formation des formateurs qui dispenseront son programme. La SAAQ pourra dispenser la formation aux formateurs ou autoriser un organisme à le faire à sa place.

Des modifications au Règlement sont maintenant proposées afin d'y intégrer la formation obligatoire¹⁰ pour les nouveaux conducteurs qui seront autorisés à conduire les véhicules nécessitant la classe 1.

Les prestataires devront attester que les candidats ont suivi les volets théorique et pratique de la formation. Ils pourraient également être appelés à produire de façon ponctuelle, certaines activités de reddition de compte.

Le temps écoulé entre l'entrée en vigueur des modifications législatives proposées et celle des modifications réglementaires à venir sert à organiser l'offre de la formation obligatoire pour l'obtention du permis de classe 1 dans toutes les régions du Québec.

En résumé, seules des modifications au CSR et au Règlement peuvent permettre l'ajout d'une formation obligatoire visant les compétences de conduite, notamment en respect des conditions particulières proposées par la Norme 16 pour ce qui concerne la classe 1. L'opportunité de ces ajustements assurera l'apport d'une nouvelle main-d'œuvre plus qualifiée et plus sécuritaire, dont les compétences seront harmonisées à celles des conducteurs du reste du pays.

1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

En partenariat avec des représentants gouvernementaux et de l'industrie du transport, la SAAQ travaille sur de multiples projets d'amélioration, de promotion et de sensibilisation visant la sécurité routière des véhicules lourds. Aussi, l'industrie encourage la formation comme réponse aux difficultés de recrutement d'une main-d'œuvre compétente. Cependant, il demeure un manque d'uniformité dans les formations offertes et dans les compétences de la main-d'œuvre.

Dans ce contexte, les modifications législatives et réglementaires proposées vont dans le sens des actions en cours en améliorant et uniformisant les compétences des futurs conducteurs de véhicules nécessitant la classe 1. L'ajout de la formation obligatoire

¹⁰ Cette formation de 125 h est harmonisée à la Norme 16. Elle prend la forme du Programme d'éducation à la sécurité routière de la classe 1 (PESR CL-1). Elle favorisera le développement d'une nouvelle main-d'œuvre plus compétente et plus sécuritaire dès l'embauche. Puisque la formation du MEQ intègre le contenu du PESR CL-1, elle permettra aussi l'obtention de la classe 1.

permettra également au Québec d'harmoniser ses règles à celles des autres administrations canadiennes et d'assurer la reconnaissance de ses conducteurs à travers le pays.

1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS

1.4.1 Description des secteurs touchés

La formation obligatoire vise la qualification pour l'obtention d'un permis de conduire de la classe 1 et non à se qualifier pour le métier de camionneurs. Bien qu'elle concerne spécifiquement le citoyen, cette obligation pourrait cependant dissuader certaines personnes intéressées à opter pour un métier qui requiert un permis de classe 1.

Ainsi, les secteurs du transport et de la formation en conduite de véhicules nécessitant la classe 1 seront touchés par la nouvelle mesure.

Secteur du transport

Bien qu'elle ne touche pas les emplois actuels, la mesure pourrait diminuer l'arrivée de nouveaux conducteurs au bassin de main-d'œuvre pour environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport, propriétaires de près de 53 000 véhicules nécessitant la classe 1¹¹. Considérant le bénéfice direct d'une main-d'œuvre bien formée et plus compétente dès son entrée en fonction, cette industrie est favorable à cette nouvelle mesure.

Le modèle de formation, favorisé par la SAAQ, tient compte des demandes de l'industrie du transport, dont celle de permettre à des entreprises en transport d'être reconnues comme prestataires pour offrir cette formation.

De plus, les allègements fiscaux prévus par le gouvernement¹² ainsi que le programme d'employabilité – mesure de formation, volet individu du (MESS)¹³ pour les deux premières années de déploiement, atténueront les coûts que devra assumer le candidat pour suivre la formation obligatoire, de même que leurs effets sur l'attrait de nouveaux conducteurs.

Secteur de la formation

Outre les écoles publiques, les données disponibles démontrent qu'environ 50 écoles privées offrent des formations en conduite de véhicules lourds dans les 17 régions administratives du Québec. Plusieurs de celles-ci sont établies dans les régions où se retrouve la majorité des entreprises de transport, soit : Montréal, Montérégie et les régions environnantes¹⁴. Aussi, plusieurs écoles offrent leurs formations dans d'autres régions que

11 Sources : Société de l'assurance automobile du Québec / Estimation à partir des données d'immatriculation des véhicules.

12 Dans son budget 2025-2026, le gouvernement a annoncé que les établissements privés, dont les entreprises de transport et les écoles de conduite qui offriront le nouveau programme de formation de la SAAQ, pourraient être désignés comme établissement d'enseignement reconnu par Revenu Québec et ainsi délivrer des reçus pour frais de scolarité.

13 Le MESS s'est engagé, sur une période de 24 mois suivant l'entrée en vigueur du nouveau programme, à verser un soutien financier notamment aux personnes sans emploi participant à cette formation et qui sont admissibles à ces programmes. D'autres contributions financières pourraient aussi être possibles via son programme d'employabilité.

14 Sources : Société de l'assurance automobile du Québec / Estimation du nombre d'écoles et de leurs emplacements à partir du croisement de données de diverses sources (Immatriculation – sondages – publications d'organismes) : 62 % des écoles répertoriées offriraient des formations dans les régions de Montréal, Montérégie, Laval, les Laurentides et Lanaudière. Camo-Route / *Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre Transport routier de marchandises 2023* (page 16) : Environ 65 % des entreprises de transport par camion de marchandises seraient établies dans ces mêmes régions.

celle de leur établissement. Les écoles de conduite pourront demander à être reconnues pour devenir prestataires de la formation obligatoire.

Pour être reconnues, les entreprises de transport et les écoles de conduite devront démontrer leur conformité aux critères de reconnaissance établis par la SAAQ et prendre l'engagement du maintien de cette conformité dans le but de favoriser la qualité et l'uniformité de la formation offerte.

1.4.2 Coûts pour les entreprises

Le choix de devenir prestataire de la formation obligatoire est facultatif tant pour les entreprises de transport que pour les écoles de conduite. Les coûts et les bénéfices estimés ont comme prémisses que les entreprises et les écoles qui demandent la reconnaissance pour devenir prestataires, offrent déjà des formations en conduite de véhicules nécessitant la classe 1 et ont déjà à leur disposition les lieux, les ensembles de véhicules et les équipements standards appropriés pour offrir cette formation.

La mesure proposée engendrera pour l'industrie des coûts nets d'implantation de 85 000 \$ et des coûts récurrents annuels de 53 000 \$.

Ce sont les contributions de la SAAQ qui rendent ces coûts possibles, soit en assumant le coût de la formation des formateurs (d'une valeur estimée à 347 k\$ lors de l'AIR législative) et en versant une aide financière aux prestataires pour les formateurs réussissant la formation (maximum de 469 k\$).

Aussi, toujours dans la perspective de réduire les coûts, les exigences du modèle proposé limitent au maximum les activités administratives de manière à n'exiger que celles nécessaires pour offrir une formation de qualité rencontrant les standards de la Norme 16. Par exemple, lorsque possible, la SAAQ vérifiera elle-même les informations sur les prestataires dans le but de limiter la production de documents. Elle fournira aussi les documents de soutien pédagogique pour les formateurs et des formulaires simples à remplir pour les activités récurrentes (attestations de réussite).

TABEAU 1

Coûts directs liés à la conformité aux règles

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts pour la formation des formateurs autorisés à dispenser la formation obligatoire, y compris le roulement des formateurs	0 \$*	0 \$*
Coûts des repas* durant la formation des formateurs autorisés à dispenser la formation obligatoire considérant le taux de roulement.	43 000 \$	3 000 \$
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	43 000 \$	3 000 \$

* Assumés par la SAAQ et d'une valeur estimée lors de l'AIR législative à 347 k\$ pour l'implantation et 23 k\$ en récurrence. (Considérant une formation de valeur estimée à 2 300 \$ x 151 formateurs pour l'implantation et 2 300 \$ x 10 en récurrence).

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Formalité administrative nouvellement créée – Exigence du « un pour un » applicable *		
Remplir 2 attestations de réussite durant le processus de formation du candidat. (<i>Compte pour 2 formalités administratives</i>)		16 000 \$
Coûts de la réalisation du dossier de demande de reconnaissance pour les entreprises voulant dispenser la formation obligatoire.	4 000 \$	
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	4 000 \$	16 000 \$

* Conformément à l'article 10 b) de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif, les 3 nouvelles formalités administratives sont exemptées à l'exigence du « Un pour un » par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

TABLEAU 3

Manques à gagner

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts de remplacement de l'employé qui suit la formation des formateurs par un autre employé de l'entreprise pour assurer l'offre de service et coûts pour les remplacements des formateurs formés annuellement.	507 000 \$	34 000 \$
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	507 000 \$	34 000 \$

TABLEAU 4

Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	43 000 \$*	3 000 \$*
Coûts liés aux formalités administratives	4 000 \$	16 000 \$
Manques à gagner	507 000 \$	34 000 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	554 000 \$*	53 000 \$*

* Considérant les coûts de formation assumés par la SAAQ, précédemment estimés à 347 k\$ pour l'implantation et 23 k\$ en récurrence.

1.4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 5

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)
Aide financière maximale de la SAAQ pour atténuer les coûts d'implantation	469 000 \$	0 \$
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET	469 000 \$	0 \$

1.4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6

Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire)

	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)
Total des coûts pour les entreprises	554 000 \$*	53 000 \$*
Total des économies pour les entreprises (Aide financière-SAAQ)	469 000 \$	0 \$
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	85 000 \$*	53 000 \$*

* Considérant les coûts de formation assumés par la SAAQ, précédemment estimés à 347 k\$ pour l'implantation et 23 k\$ en récurrence.

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

Les hypothèses pour estimer les coûts et les économies pour les prestataires se basent sur les données connues et en fonction du développement actuel de la mise en place de la formation obligatoire. Les principales hypothèses sont :

- Annuellement, environ 3 500¹⁵ des nouveaux candidats au permis de classe 1 suivront la formation obligatoire chez 75 prestataires reconnus par la SAAQ (70 % d'écoles de conduite et 30 % d'entreprises de transport)¹⁶ qui pourraient offrir la formation dans les 17 régions administratives de la province.
- Pour répondre à ce besoin, les prestataires auront à leur embauche un total de 151 formateurs¹⁷ qui auront suivi une formation spécifique pour assurer la dispense uniforme de la formation obligatoire.
- La formation des formateurs étant dispensée par la SAAQ, elle sera sans frais pour les entreprises. Les coûts de conformité pour les entreprises représentent l'allocation estimée à 285 \$ pour les repas d'un formateur durant sa formation. Les frais de déplacement et d'hébergement n'y sont pas intégrés, considérant que cette formation pourrait être offerte dans l'ensemble des régions, sans connaître encore les endroits où elle sera donnée.
(Donc repas à 285 \$ x 151 formateurs = 43 000 \$ (somme arrondie - implantation))
- Il est estimé qu'annuellement, 10 nouveaux formateurs suivront la formation pour remplacer ceux qui quitteront le milieu.
(Donc repas à 285 \$ x 10 formateurs = 3 000 \$ (sommes arrondie - récurrents))
- Les coûts des formalités administratives* pour réaliser le dossier de demande de reconnaissance et pour l'émission des attestations de réussite sont estimés en fonction du temps pour remplir les documents et formulaires à 35 \$/heure¹⁸.
(Donc 75 demandes x (90 min. x 35 \$/h) = 4 000 \$) (somme arrondie - implantation)
(Donc 2 attestations x (4 min. x 35 \$/h) x 3500 candidats = 16 000 \$ (somme arrondie - récurrents))
- Un manque à gagner de 3 360 \$ est estimé à partir d'une rémunération à 40 \$/heure¹⁹ pour chaque employé d'un prestataire qui remplacera le formateur durant sa formation de 84 h, afin de maintenir l'offre de service du prestataire.
(Donc 151 employés x (40 \$/h x 84 h) = 507 000 \$) (somme arrondie - implantation)
(Donc 10 employés x (40 \$/h x 84 h) = 34 000 \$ (somme arrondie - récurrents)).²⁰

Dans le but d'atténuer les coûts d'implantation pour l'industrie, la SAAQ versera aux prestataires une aide financière de 3 610 \$ pour chacun des 130²¹ premiers formateurs qui réussiront la formation.
(Donc 130 formateurs x 3 610 \$ = 469 000 \$ (somme arrondie - implantation)).

* Conformément à l'article 10 b) de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif, les 3 nouvelles formalités administratives, sont exemptées de l'exigence du « Un pour un » par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

15 N'inclus pas la portion des candidats qui suit la formation Transport par camion du MEQ dans les centres de formation en transport public.

16 L'estimation des prestataires inclut 50 écoles de conduite potentielles identifiées par la SAAQ et 25 entreprises de transport qui ont manifesté leur intérêt à offrir la formation obligatoire lors d'un sondage.

17 Nombre estimé suffisant par la SAAQ pour former 3 500 candidats.

18 Source : Barème de coût du ministère de l'Économie et de l'innovation et de l'énergie.

19 Salaire estimé à 30 \$/h (consultation de l'industrie) plus charges sociales 25 % = honoraires arrondis à 40 \$/h.

20 En comparaison avec l'AIR faite pour la modification législative, la formation des formateurs est passée de 94 à 84 heures. Ainsi, les données de l'AIR actuelle, pour les modifications réglementaires, présente comparativement à la première, une économie de 60 k\$ (40 \$/h x 10 h x 151 formateurs) pour l'implantation et de 4 k\$ (40 \$/h x 10 h x 10 formateurs) en récurrence pour le manque à gagner.

21 Ces nombres sont établis en fonction des critères de l'aide financière qui prévoit, par ailleurs, qu'un maximum de cinq versements pourra se faire pour un même prestataire.

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

Plusieurs consultations ont été réalisées auprès de divers représentants des secteurs de l'industrie du transport et de la formation en conduite de véhicules lourds pour prendre en compte les préoccupations et les enjeux de l'ajout d'une formation obligatoire, et d'en estimer les coûts. Notamment :

- Depuis 2021, la SAAQ a tenu trois consultations et un sondage avec l'ensemble des partenaires de ces secteurs intéressés à participer au projet d'ajout de la formation obligatoire.
- De l'été 2023 à février 2024, s'est tenu un projet de mise à l'essai du programme de formation de la SAAQ et de la formation des formateurs auquel ont participé deux entreprises de transport et deux écoles de conduite aux fins d'évaluation et d'amélioration du programme. Celles-ci ont répondu à un premier sondage, notamment sur l'implication de leur participation pour mieux en estimer les coûts.
- Des consultations individuelles auprès de représentants des mêmes secteurs et de partenaires du ministère de l'Éducation ont aussi été menées pour mieux estimer les coûts de réalisation du projet.

Des consultations continueront d'avoir lieu en 2025 avec divers intervenants de l'industrie afin d'échanger sur la formation à venir et le modèle d'affaires qui permettra de l'offrir.

1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Sans pouvoir prédire la portée de l'ajout de la formation obligatoire sur le bilan routier pour le moment, il est reconnu qu'une formation permet l'uniformisation des compétences et offre des outils pour agir correctement dans diverses situations, diminuer la prise de risque et favoriser l'amélioration de la sécurité routière. Tous bénéficieront des retombées.

Les prestataires qui offriront la formation obligatoire bénéficieront de la formation de leurs formateurs dont le coût sera assumé par la SAAQ et d'une aide financière de la SAAQ conditionnelle à la réussite de la formation par les formateurs pour atténuer les coûts d'implantation de la mesure durant les deux premières années du déploiement.

Les entreprises de transport qui offriront la formation obligatoire, auront l'avantage de dispenser une formation reconnue dans un contexte intégrant les valeurs de l'entreprise et pourront réaliser quelques activités de la formation pratique, dans le cadre des activités économiques de l'entreprise.

Pour les écoles de conduite qui l'offriront, la formation obligatoire représente une occasion d'affaires favorisant une offre de service plus stable avec une nouvelle clientèle. Elle pourrait engendrer pour plusieurs des bénéfices significatifs.

Dans tous les cas, cette formation obligatoire assurera pour l'industrie du transport, le gain de conducteurs dont les compétences seront reconnues partout au Québec et au Canada dès leur entrée en emploi.

Le coût de la formation obligatoire suivie dans une école de conduite sera aux frais des candidats. Toutefois, les allègements fiscaux prévus par le gouvernement et le programme

de soutien financier du MESS atténueront ces coûts, de même que leurs effets sur l'attrait d'une nouvelle main-d'œuvre en provenance de cette filière.

L'industrie pourra aussi continuer de compter sur la nouvelle main-d'œuvre suivant la formation du MEQ (40 % de la nouvelle main-d'œuvre actuelle).

1.5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

L'ajout de la formation obligatoire demeure essentiel pour élever le niveau des compétences des conducteurs de véhicules nécessitant la classe 1 pour limiter l'enjeu de sécurité pour tous les usagers de la route, de même que pour contribuer à l'harmonisation des compétences et à l'équité concurrentielle des conducteurs à l'emploi des entreprises du Québec à ceux des entreprises de tout le pays.

Toutefois, la formation obligatoire n'accroît ni ne diminue le nombre d'emplois : elle ne s'applique pas aux conducteurs déjà titulaires de la classe 1 ni aux apprentis conducteurs de cette classe (au moment de l'entrée en vigueur du Règlement). Son impact sur l'emploi est donc nul.

Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)

✓	Appréciation ⁽¹⁾	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 :		
Cette formation pourrait avoir un effet sur l'expansion de la disponibilité d'une nouvelle main-d'œuvre : particulièrement par son caractère obligatoire et par son coût de plus de		

10 000 \$²² s'il s'avérait comparable à celui des autres provinces et que les candidats devront assumer.

En contrepartie, considérant que l'investissement dans une formation n'attire que les plus convaincus par ce choix de carrière, la formation obligatoire pourrait avoir un effet positif de rétention de la nouvelle main-d'œuvre dans l'industrie du transport.

1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

La formation obligatoire vise les nouveaux titulaires du permis de conduire et non les entreprises qui les embauchent. Également, elle répond à l'engagement pris par l'Accord de conciliation d'harmoniser les règles d'accès aux normes canadiennes.

Bien que l'opportunité d'offrir la formation obligatoire soit offerte à toutes les entreprises de transport, les plus grandes pourraient être plus intéressées et en meilleure posture pour devenir prestataires. En effet, les petites et moyennes entreprises n'ont pas toujours la possibilité ni les ressources pour offrir de la formation.

Cependant, considérant que la formation sera dispensée dans toutes les régions administratives, soit dans des écoles de conduite, soit en entreprises de transport, aucune autre adaptation spécifique aux PME n'est prévue.

1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Les modifications apportées au CSR et proposées au Règlement visent, comme pour tous les autres provinces et territoires, à respecter notre engagement à l'Accord de conciliation.

La compétitivité des entreprises du Québec demeure donc inchangée.

1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les modifications au CSR et au Règlement permettront notamment l'ajout de l'exigence de la formation pour l'obtention d'un permis de classe 1 basée sur la Norme 16, de même que le cadre pour une mise en œuvre appropriée, comme convenu par l'Accord de conciliation entre les administrations canadiennes.

22 Coût de la formation obligatoire pourrait être de plus de 10 000 \$ s'il s'avérait comparable à celui de la majorité des autres provinces. Conséquemment des coûts d'environ 35 M\$ pour la nouvelle main-d'œuvre (3 500 candidats x 10 k\$ = 35 M\$). Cependant, puisque la formation qualifie à la conduite des véhicules nécessitant la classe 1 et non pas à un métier, des pistes de financement possibles seront explorées avec le MESS pour atténuer ce coût.

1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

L'obligation d'une formation pour l'obtention du permis classe 1 répond à un besoin identifié depuis longtemps par l'industrie du transport et contribue à l'harmonisation des règles d'accès pour cette classe à travers le pays.

Depuis plusieurs années, la SAAQ travaille avec les représentants des autres administrations et des secteurs concernés par ce besoin pour trouver la solution la plus appropriée.

Les exigences entourant cette obligation sont minimales pour les entreprises. La SAAQ offrira gratuitement la formation des formateurs et versera une aide financière pour atténuer les coûts d'implantation durant les premières années de déploiement. De plus, des allègements fiscaux du gouvernement et un programme de soutien financier du MESS réduiront les coûts pour les candidats participants à la formation obligatoire.

1.10 CONCLUSION

En plus de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière, cette mesure facilitera pour le Québec sa contribution aux efforts d'harmonisation des règles d'accès aux classes de permis à travers le pays. Elle permettra notamment l'ajout de la formation obligatoire préalable à l'obtention d'un permis de classe 1 et contribuera à cet effet, à répondre aux besoins des entreprises de transport d'avoir accès à une main-d'œuvre plus compétente.

La SAAQ recommande d'adopter la mesure réglementaire.

1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les modifications du CSR qui accordent à la SAAQ les pouvoirs de mise en œuvre de la formation obligatoire de la classe 1, permettront aux écoles de conduite et aux entreprises de transport de faire une demande de reconnaissance et aux formateurs de suivre la formation, une fois l'obligation de cette formation annoncée par règlement.

À cet effet, il est prévu de diffuser de l'information auprès des divers secteurs de l'industrie du transport, ainsi qu'aux écoles de conduite et entreprises de transport qui pourraient être intéressées par cette mesure.

Le fait que la SAAQ assume le coût de la formation des formateurs et qu'elle verse une aide financière aux prestataires dont des formateurs réussiront la formation réduira de façon importante les coûts d'implantation pour les entreprises qui offriront la formation obligatoire.

De plus, en cohérence avec le service d'accompagnement en cours et éprouvé pour les prestataires de formations obligatoires pour la conduite de véhicules de promenade et de motocyclettes, la SAAQ compte offrir à ceux qui offriront la formation de la classe 1, le même service d'accompagnement en continu par des personnes-ressources disponibles dans chacune des régions. Aussi, des rencontres Teams seront prévues en récurrence et au besoin dans le but d'échanger sur les difficultés et les bonnes pratiques des prestataires

toujours dans l'objectif de l'amélioration du service pour le citoyen et le soutien aux acteurs prenant part à la mise en œuvre du Programme d'éducation à la sécurité routière de la classe 1.

1.12 PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec
Vice-présidence aux affaires publiques et aux stratégies de sécurité routière
Direction générale de la recherche et du développement en sécurité routière
Madame Lyne Vézina
Directrice générale
Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca

Madame Ann Paquet
Conseillère experte en sécurité routière et rédactrice
Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

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

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR 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 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 (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le 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 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? N/A	☐	☐
	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? N/A	☐	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO 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 à l'effet 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
	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 : x ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☐ (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 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 réglementaire 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?	☒	☐

