

CTE – 038M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité
routière
VERSION RÉVISÉE

Mémoire sur le PROJET DE LOI N° 165

Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions
Visant plus particulièrement l'article 440.1

Février 2018



Association des Spécialistes de
Pneu et Mécanique du Québec

Table des matières

Sommaire.....	4
L'association des Spécialistes de Pneus et Mécanique du Québec.....	5
Réalité des marchands installateurs de pneus	6
Conditions climatiques	8
Par Région	9
Région du Saguenay.....	10
Laurentides	11
Bas-St-Laurent.....	12
Lanaudière	13
Montréal & Laval	14
Centre-du-Québec	15
Estrie.....	16
Montérégie.....	17
Mauricie	18
Outaouais.....	19
Capitale-Nationale.....	20
Sommaire des températures	21
Conséquences de la nouvelle loi : Effets pervers à considérer.....	23
Sécurité Routière : effet inverse de celui recherché	23
Pénurie de main d'œuvre.....	25
Pression sur les travailleurs	25
Formation.....	25
Nombres d'heures travaillées	26
Sécurité des automobilistes	26
Risque d'erreur des travailleurs	26
Distance de freinage prolongée sur chaussée chaude	26
Nouveaux installateurs sur routes	27
Impact sur l'emploi : Fermeture de commerces	27
Sommaires des recommandations	29
Appui d'autres associations.....	30
Association des concessionnaires des véhicules de loisirs du Québec (ACVLQ)	30



Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)	31
Association pour la protection des automobilistes (APA)	32
Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ)	34
Association des recycleurs de pièces d'auto et de camion (ARPAC)	35
Annexes:	36
Sondage auprès des marchands de Pneus	36
Bibliographie	37

Sommaire

Nonobstant le bien fondé des autres articles modifiant le code de la sécurité routière dans le projet de loi 165, ce présent mémoire ne porte que sur un aspect touchant la modification de l'article 110 du projet de loi 165.

Le projet de loi 165 visant à modifier le *Code de la sécurité routière et d'autres dispositions* qui a été déposé en décembre 2017 suscite de grandes préoccupations auprès de nombreux acteurs de l'industrie de l'automobile.

Au point 110 du **Projet de Loi 165 ; Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions**, il est stipulé la modification suivante :

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

L'ASPMQ est d'avis que cette modification nécessite d'être réévaluée pour tenir compte de divers facteurs touchant la réalité de plusieurs parties prenantes. Afin de prendre position sur cette proposition de modification, l'ASPMQ a fait un sondage représentatif auprès de ses membres. Des collectes de données quant aux tendances météorologiques des 30 dernières années par région administratives ont également été effectuées. Nous nous sommes d'ailleurs intéressés au lien de causalité entre l'adhérence d'un pneu d'hiver et la chaussée lors des températures supérieures à 7 degré Celsius. La pénurie de main d'œuvre est également un des facteurs à l'étude dans ce mémoire. Finalement, nous avons analysé les effets néfastes que ce projet de loi pourrait avoir dans les ateliers, tant au niveau de la logistique que sur les effets stressants notamment auprès des travailleurs.

La conclusion de notre mémoire portera sur les recommandations de la part de l'Association des Spécialistes de Pneus et Mécanique du Québec.

L'association des Spécialistes de Pneus et Mécanique du Québec

L'Association des Spécialistes de Pneus et Mécanique du Québec (ASPMQ) représente les détaillants installateurs de pneus et de pièces mécaniques indépendants du Québec. L'ASPMQ compte près de 300 membres actifs répartis à travers la province. Les membres sont des fabricants, des distributeurs et des installateurs de pneus de même que des distributeurs et installateurs de pièces de rechanges et d'autres fournisseurs de services.

L'ASPMQ siège sur la table de concertation de Recyc-Québec, Auto Prévention, du Comité Sectoriel de la Main-d'œuvre, aux Comités paritaires de Montréal, Sherbrooke, Mauricie, Québec, Lanaudière- Laurentides et Chicoutimi de même qu'à la table provinciale des comités paritaires.

Mission

L'Association des Spécialistes de Pneu et Mécanique du Québec est un organisme à but non lucratif qui a pour mission de regrouper l'ensemble des entreprises, distributeurs et installateurs œuvrant dans le domaine du pneu et de la mécanique au Québec afin de protéger, encadrer et développer l'ensemble des aspects de cette industrie. Elle offre à ses membres des services de soutien, des activités d'information et de formation en collaboration avec divers partenaires du milieu.

Territoire représenté



- Abitibi-Témiscamingue
- Bas-Saint-Laurent
- Capitale-Nationale
- Centre-du-Québec
- Chaudière-Appalaches
- Côte-Nord
- Estrie
- Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine
- Lanaudière
- Laurentides
- Laval
- Mauricie
- Montérégie
- Montréal
- Nord-du-Québec
- Outaouais
- Saguenay-Lac-Saint-Jean

Réalité des marchands installateurs de pneus

Les ateliers de pneus et mécanique du Québec sont détenus en grande majorité par des propriétaires opérants. Selon le *Diagnostic sous-sectoriel : Secteur du pneu* du Comité sectoriel de main d'œuvre des services automobiles (CSMO-Auto) publié en 2015, le secteur du pneu compte 5 831 entreprises qui emploient au total environ 42 000 personnes. Ces entrepreneurs propriétaires de PME, ont une réalité propre à certains égards, ils opèrent une entreprise saisonnière. Bien que les ateliers soient ouverts à l'année, certains mois sont déficitaires, et d'autres mois font en sorte que ces entreprises demeurent rentables. En fait, les périodes de rentabilité sont concentrées dans les mois où l'achalandage est élevé, voire saturé, soit durant les deux principales périodes de 8 à 10 semaines de changement des pneus à chaque printemps et à chaque automne.

Selon une analyse auprès de nos membres, ces périodes sont légèrement décalées selon la latitude de la région où le commerce est situé. C'est d'ailleurs la raison d'être de la prochaine section de ce mémoire. Afin de bien représenter l'opinion des entrepreneurs québécois dans le domaine du pneu et de la mécanique, nous avons élaboré un sondage, qui se trouve en annexe 1.

La période de collecte des données a eu lieu du 8 décembre 2017 au 5 février 2018. Un total de 317 propriétaires d'ateliers de pneus et mécanique ont répondu à ce sondage. Par ce sondage, nous avons cherché à savoir s'il leur était plus convenable de maintenir la date du 15 décembre plutôt que celle du 1^{er} décembre.

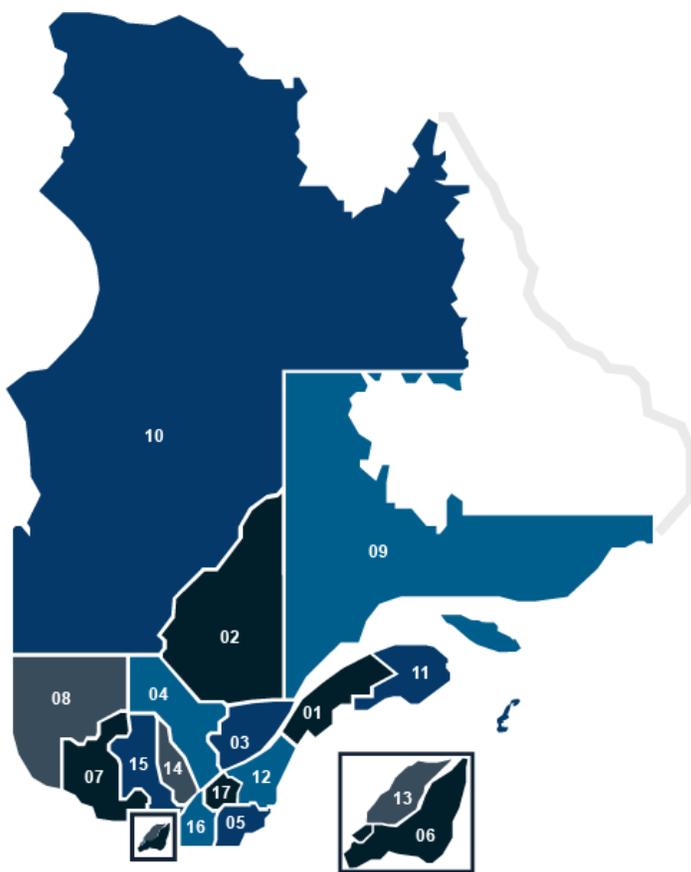
Tableau 1 : Répartition des répondants par région

Région	Nombre de répondants
01 - Bas-Saint-Laurent	10
02 - Saguenay-Lac-Saint-Jean	14
03 - Capitale-Nationale	37
04 - Mauricie	13
05 - Estrie	26
06 - Montréal	82
07- Outaouais	10
08 - Abitibi-Témiscamingue	3
09 - Côte-Nord	4
10 - Nord-du-Québec	0
11 - Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	0
12 - Chaudière-Appalaches	31
13 - Laval	22
14 - Lanaudière	18
15 - Laurentides	19
16 - Montérégie	8
17 - Centre-du-Québec	20
Total	317

Le tableau 1 à la page précédente présente l'éventail des répondants par région administratives. La validité du sondage est établie par le fait que 47 % des répondants proviennent des 5 régions qui représentent près de 50% du volume total du parc automobile (Montréal, Laval, Laurentides, Montérégie et Lanaudière).

Les résultats seront analysés de façon sommaire, puis par région afin de voir s'il existe une corrélation entre l'opinion des répondants et les conditions climatiques de ces mêmes régions qui seront traitées dans la section suivante.

Les résultats du sondage sont sans équivoque : 64% des répondants de toutes les régions confondues demandent le maintien de la date butoir au 15 décembre pour l'article 440.1 de la loi 165. À l'analyse, on constate que la majorité des régions sont en défaveur de la modification de l'article 440.1 prônant la modification de la date butoir au 1^{er} décembre.



Les répondants du Bas-Saint-Laurent ont une opinion partagée à 50% sur le maintien de la date butoir au 15 décembre. Pour ce qui est du Saguenay-Lac-Saint-Jean, seulement 61% des répondants sont favorables à la modification de l'article de loi, soit de devancer au 1^{er} décembre. Dans la capitale nationale, le portrait est tout à fait différent. C'est en effet 59% des répondants qui entendent maintenir la date au 15 décembre. Les répondants en Mauricie désirant maintenir la date au 15 décembre sont représentés à 46%. Le pourcentage des gens qui partagent cette opinion est représenté à 62% en Estrie, et pas moins de 78% dans la grande région métropolitaine. Un peu

plus au Nord, en Outaouais, 60% des répondants désirent maintenir la date butoir au 15 décembre. L'Abitibi-Témiscamingue est la seule région administrative où aucun des répondants ne s'est pas opposé à la nouvelle date proposée dans le projet de loi. En ce qui concerne la Côte-Nord, 25% des répondants s'y sont opposés. Pour les régions du Nord-du-Québec et de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, nous n'avons aucun répondant. Dans la région Chaudière-Appalaches, 39% des répondants s'opposent à la modification de la date butoir pour les pneus d'hiver. La région de Laval est celle où le plus grand pourcentage est en désaccord avec la modification proposée, selon 91% des répondants. Au nord de Laval, dans les régions de Lanaudière et des Laurentides, les répondants

désirant maintenir la loi au 15 décembre représentent respectivement 78% et 68% des répondants. Une autre des régions avoisinantes de la grande région métropolitaine a un pourcentage de désaccord assez élevé. En effet, en Montérégie, 88% des répondants maintiennent la date du 15 décembre. Finalement, 65% des répondants du Centre-du-Québec s'opposent à la modification proposée.

Dans ce même sondage effectué auprès des propriétaires d'ateliers de pneus et mécanique du Québec, nous leur avons demandé les raisons justifiant leur opposition, si tel était le cas.

Ils craignent qu'en dépit de la date limite devancée et à cause de la température élevée, les consommateurs ne changent pas leurs vieilles habitudes. En général, les consommateurs se fient à la température pour leur changement de pneus. Ces derniers ne veulent pas "user" prématurément leurs pneus d'hiver en les faisant installer à des températures trop élevées. « Aucun consommateur ne va vouloir faire changer ses pneus en septembre, il fait encore 25 degrés Celsius » a argué l'un d'entre eux. C'est la raison pour laquelle la période de pointe varie d'une région à l'autre.

Les répondants ont aussi justifié leur opposition à devancer la date butoir sur le fait que ceci aurait pour effet de raccourcir effectivement et tout simplement le délai minimal nécessaire de la période de pointe. Le nombre de consommateurs devant faire changer leurs pneus ne sera donc pas échelonné sur une aussi longue période que présentement.

En grande majorité, ils font valoir qu'il leur sera impossible de répondre à la demande avec leur personnel disponible en place. Les ateliers ont besoin d'une capacité d'opération minimale s'ils veulent maintenir un niveau de qualité de travail et de service optimal pour assurer la sécurité de la clientèle.

Ils appréhendent l'impossibilité d'engager davantage de personnel vu la pénurie de main d'œuvre disponible à laquelle le secteur d'activité est déjà confronté depuis longtemps. Ce point sera abordé subséquemment. Les fondements des préoccupations des ateliers quant aux conséquences de l'application de cette modification de l'article 440.1 seront traités à la fin de ce document.

Un des facteurs qui a fait une grande différence quant à la réponse des différents répondants est la région dans laquelle ils opèrent leur entreprise. Chacune des régions présente des moyennes climatiques différentes. Ces dernières sont traitées dans la section qui suit.

Conditions climatiques

Afin de faire une analyse approfondie des conditions climatiques par région, Environnement Canada nous a fourni les statistiques de température par mois des différentes stations météo au Québec, et ce, pour les 30 dernières années. Cette section illustre les données reçues d'Environnement Canada.

Par Région

Il n'est pas inconnu des consommateurs que chaque région a des conditions climatiques différentes. Au nord, la neige arrive généralement plus tôt qu'au sud de la province et y reste également plus longtemps le printemps venu.

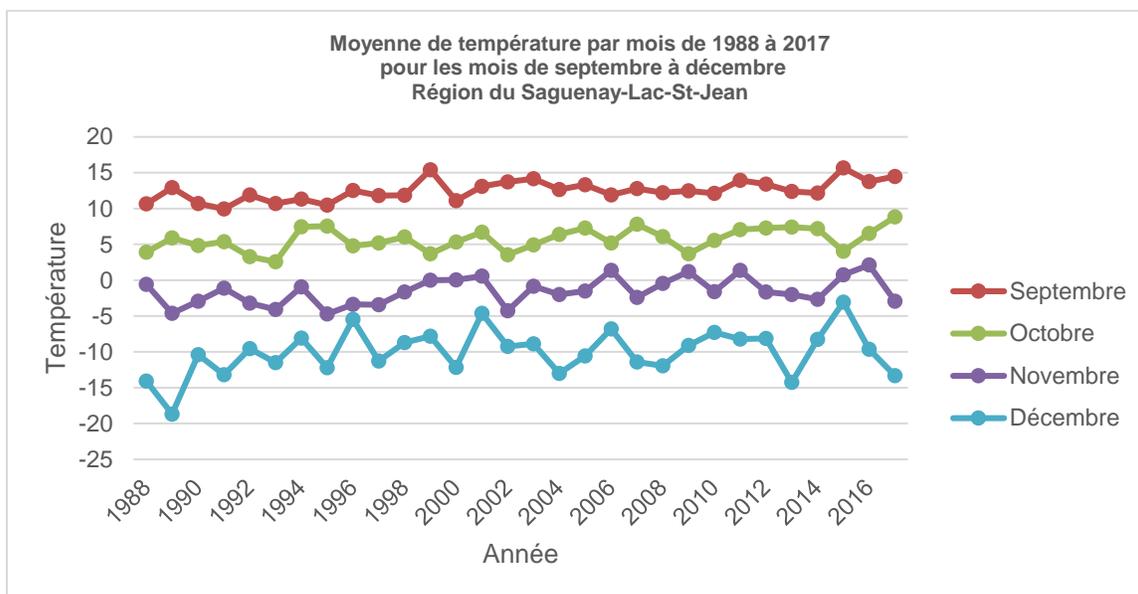
Pour fins d'analyse, nous avons utilisé les statistiques provenant d'Environnement Canada (2018). Les onze stations sur laquelle l'analyse porte sont les suivantes : Bagotville (Saguenay), Maniwaki (Hautes-Laurentides), Mont-Joli (Bas-St-Laurent), L'Assomption (Lanaudière), Montréal (Montréal-Laval), St-Hubert (Centre du Québec), Québec (Capitale-Nationale), Sherbrooke (Estrie), St-Anicet (Montérégie), Trois-Rivières (Mauricie) et Ottawa (Outaouais). Le tableau de ces stations avec la région administrative est illustré dans le tableau 2. Le tableau qui suit contient les données pour les stations. Nous avons également indiqué dans quelle région administrative ces dernières se trouvaient pour fins d'analyse. Les données ici-bas sont les moyennes des températures mensuelles, pour la période de 1988 à 2017.

Tableau 2 : Liste des stations analysées et leur région

Liste des stations météo	Régions administratives aux tableaux
Bagotville	Saguenay
Maniwaki	Hautes-Laurentides
Mont-Joli	Bas-St-Laurent
L'Assomption	Lanaudière
Montréal	Montréal-Laval
St-Hubert	Centre-du -Québec
Québec	Capitale-Nationale
Sherbrooke	Estrie
St-Anicet	Montérégie
Trois-Rivières	Mauricie
Ottawa	Outaouais

Depuis plusieurs années, les médias mondiaux parlent de réchauffement climatique. Ces derniers veulent sensibiliser la population aux effets pervers que ce réchauffement pourrait avoir sur la planète, à long terme. Nous trouvons insensé un devancement de la date butoir, en tenant compte du réchauffement climatique annoncé à l'échelle mondiale. Afin de valider l'information provenant des médias et l'appliquer à la réalité du Québec, nous avons analysé les tendances de température des années 1988 à 2017 pour les mois de septembre, octobre, novembre et décembre. Ce sont les mois qui sont affectés aux changements de pneus d'hiver pour les diverses régions administratives du Québec.

**Tableau 3 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région du Saguenay-Lac-St-Jean**



Pour la région du Saguenay, on voit bien qu'en trente ans, les moyennes des températures ont eu tendance à s'accroître de quelques degrés. Lorsqu'on prend les moyennes de températures par tranche de 10 ans, nous observons la tendance.

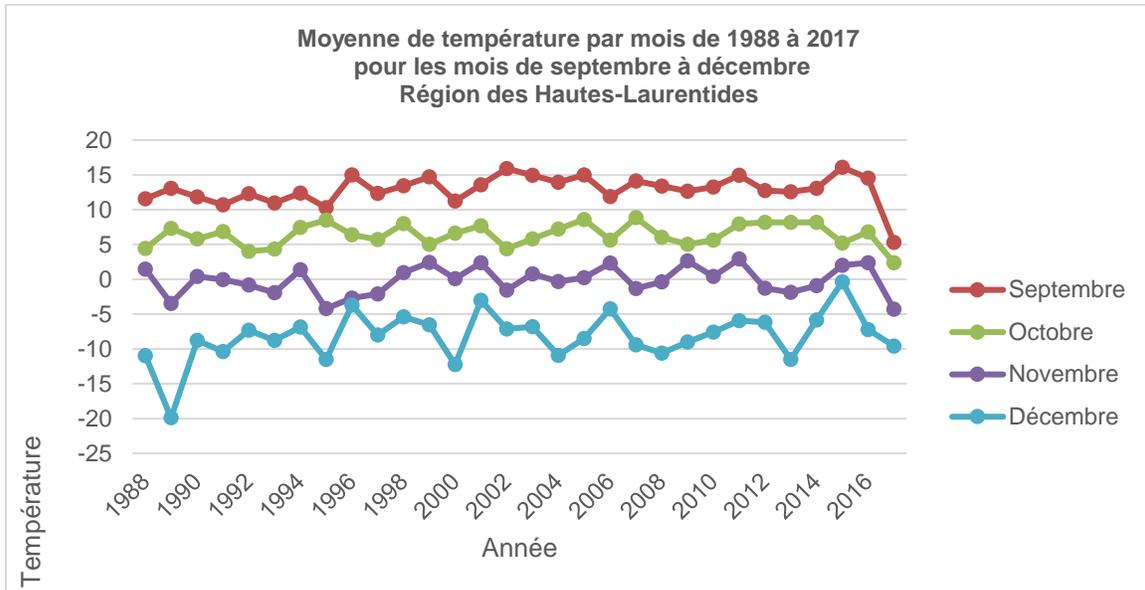
En septembre, la moyenne de température des années 1988 à 1997 est de 11 degrés Celsius. Pour les deux tranches suivantes, soit celle de 1998 à 2007 et de 2008 à 2017, cette moyenne est de 13 degrés Celsius.

En octobre, la moyenne des années 1988 à 1997 se situe à 5 degrés Celsius. Pour les deux tranches suivantes, elle est à 6 degrés Celsius.

En novembre, la moyenne des années 1988 à 1997 est à -3 degrés Celsius. Pour les deux tranches suivantes, la moyenne se situe à -1 degré Celsius.

Décembre présente aussi une hausse de température à long terme. La moyenne de 1988 à 1997 est à -11 degrés Celsius, tandis que pour les deux tranches suivantes, on parle de -9 degrés Celsius. Pour la région du Saguenay, on peut constater qu'il y a une hausse de température moyenne sur une période de 30 ans.

Tableau 4 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017 pour les mois de septembre à décembre Région des Hautes-Laurentides



En ce qui concerne les Laurentides, les moyennes de températures ont eu tendance à s'accroître légèrement de quelques degrés, ou à se maintenir. Lorsqu'on prend les moyennes des températures par tranche de 10 ans, nous observons des différences.

En septembre, la moyenne de température des années 1988 à 1997 est de 12 degrés Celsius. Pour les années de 1998 à 2007, la moyenne a augmenté à 14 degrés Celsius. Pour les dix années suivantes, la moyenne se situe à 13 degrés Celsius.

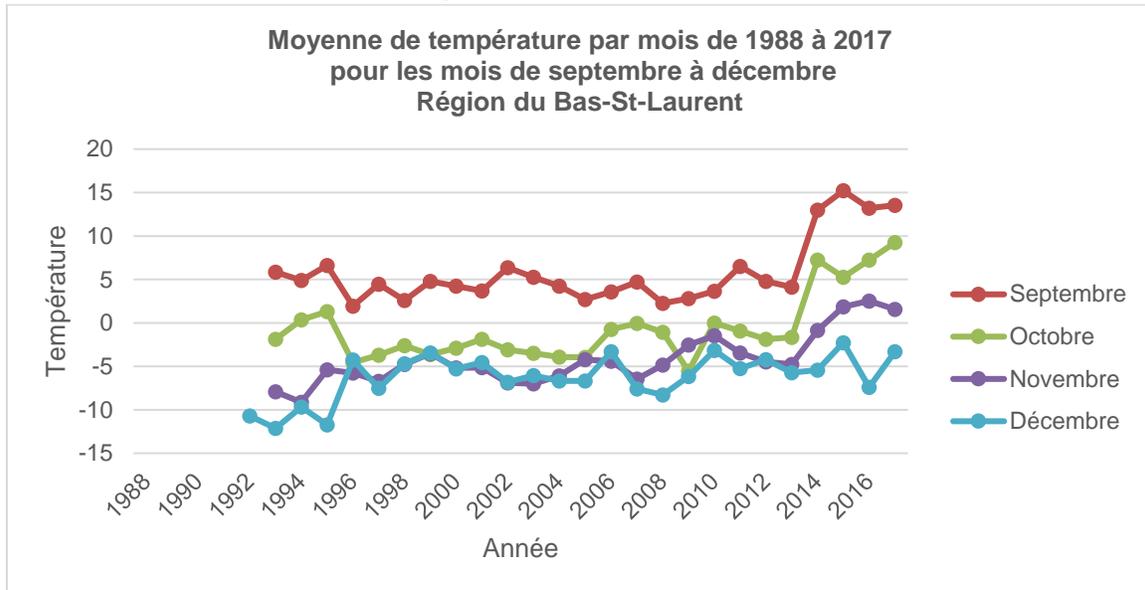
En octobre, la moyenne pour la tranche de 1988 à 1997, la moyenne calculée est à 6 degrés Celsius, la tranche suivante (1998 à 2007), est 1 degré plus élevé, et pour les dix dernières années, elle s'est maintenue à 6 degrés Celsius.

En novembre, se présente à long terme un réchauffement. En effet, on enregistrait des moyennes de -1 degré Celsius pour les années 1988 à 1997, de 1 degré Celsius pour les années de 1998 à 2007, et de 0 degré Celsius pour les années 2008 à 2017.

Finalement, en décembre les moyennes de températures sont des plus significatives. Nous enregistrons une moyenne de température pour les années 1988 à 1997 de -10 degrés Celsius. Pour les vingt années suivantes, la moyenne se situe à -7 degrés Celsius, soit trois degrés de plus que les années précédentes. Pour la région administrative des Laurentides, on dénote une hausse des températures sur un horizon temporel de 30 ans.

Bas-St-Laurent

**Tableau 5 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région du Bas-St-Laurent**



La région du Bas-St-Laurent présente des moyennes de températures qui concordent à un réchauffement climatique. Les données de 1988 à 1992 n'étaient pas disponibles pour les mois de septembre octobre et novembre. Les données de décembre, quant à elles, sont disponibles à partir de l'année 1992. Afin de maintenir une rigueur quant à la présentation, la moyenne des années disponibles a été calculée jusqu'à 1997 pour la première tranche.

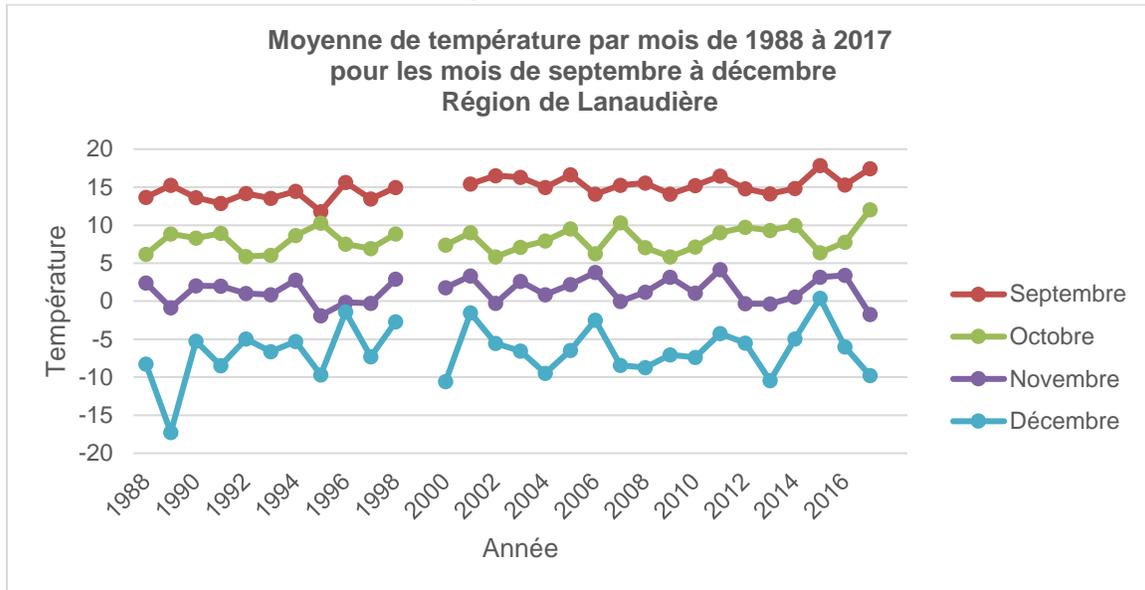
En septembre, la moyenne enregistrée jusqu'à 1997 est de 5 degrés Celsius, pour les années de 1998 à 2007, cette moyenne est de 4 degrés. Pour les dix dernières années, les moyennes enregistrées sont de 8 degrés Celsius. Il s'agit d'une hausse assez significative.

En octobre, les moyennes enregistrées jusqu'à 1997 sont à -2 degrés Celsius. Cette moyenne est légèrement plus basse, soit à -3 degrés Celsius pour les années 1998 à 2007. Toutefois, on enregistre une moyenne de 2 degrés Celsius pour les années 2008 à 2017.

En novembre, il y a eu une hausse de deux ou plus degrés pour chacune des tranches de 10 ans analysées. On passe de -7 degrés de 1993 à 1997, à une température de -5 degrés pour les années 1998 à 2007, pour finir avec une moyenne de -2 degrés durant les années 2008 à 2017. Ces statistiques démontrent clairement une hausse des moyennes de température pour la région du Bas-St-Laurent.

Lanaudière

**Tableau 6 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région de Lanaudière**



Les moyennes de températures pour la région de Lanaudière présentent des résultats qui concordent elles aussi avec une hausse de la température enregistrée avec les années. Malgré que les données pour l'année 1999 soient indisponibles. L'analyse par tranche de 10 ans a tout de même été effectuée.

En septembre, la moyenne pour 1988 à 1997 est de 14 degré Celsius. Pour les années 1998 à 2007 et 2008 à 2017, la moyenne est la même, soit 16 degrés Celsius.

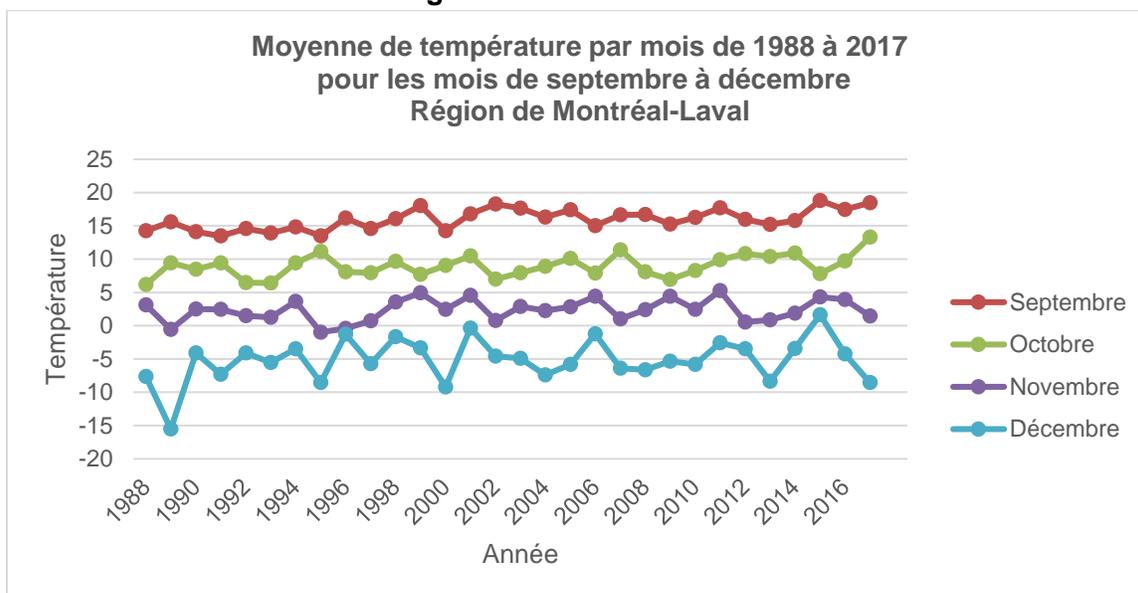
En octobre, la moyenne est la même pour les trois tranches évaluées, soit de 8 degrés Celsius.

En novembre, on enregistre des variations de températures. Pour les années 1988 à 1997, la moyenne est de 1 degré Celsius. Pour la période de 1998 à 2007, cette moyenne est à 2 degré Celsius. Pour les dix dernières années, on note une moyenne de 1 degré Celsius.

En décembre, un réchauffement de la température est noté. Pour les années 1988 à 1997, la moyenne est de -7 degrés Celsius. Pour les vingt années suivantes, la moyenne est 1 degré supérieur, soit -6 degrés Celsius.

Pour la région de Lanaudière, on note donc un réchauffement pour les mois de septembre et décembre, et une stabilité pour les mois d'octobre et novembre.

Tableau 7 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017 pour les mois de septembre à décembre Région de Montréal & Laval



Les grands centres urbains, soit Montréal et Laval ne font pas exception quant aux moyennes de températures à la hausse. Nous avons analysé les températures par tranche de 10 ans, comme pour les autres régions.

En septembre, on note une moyenne pour les années 1988 à 1997 de 14 degrés Celsius. Cette moyenne a monté à 17 degrés pour les années 1998 à 2007 et 2008 à 2017.

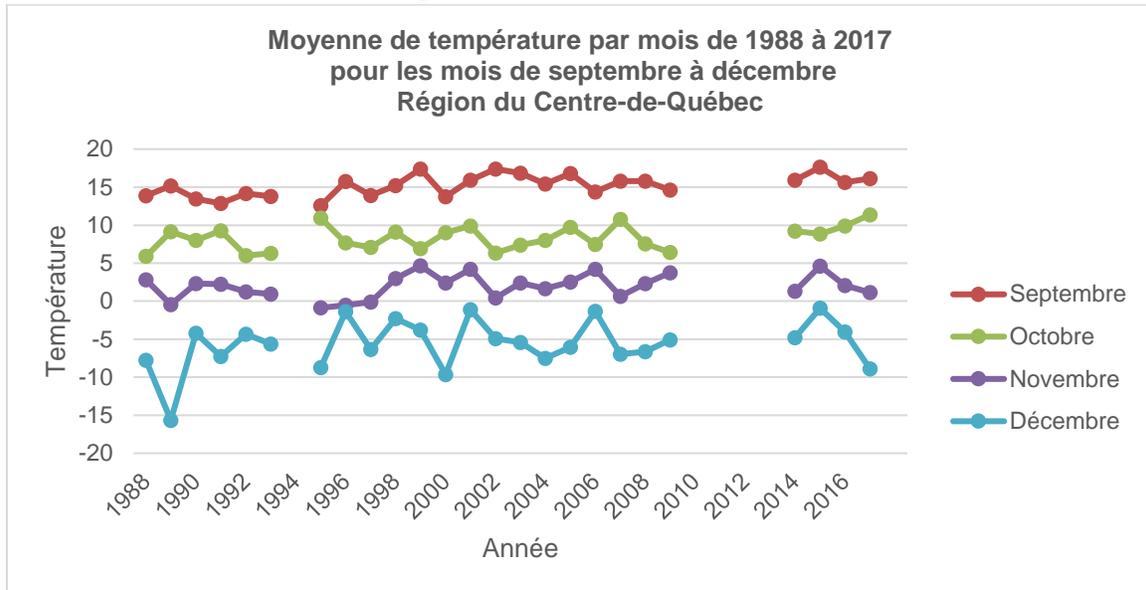
En octobre, la température a connu une augmentation de 1 degré par tranche de dix ans. En effet, la température moyenne pour ce mois était de 8 degrés Celsius de 1988 à 1997. Pour 1998 à 2007, on notait une moyenne de 9 degrés Celsius. Finalement, pour les années 2008 à 2017, la moyenne se situe à 10 degrés Celsius.

En novembre, le constat est similaire. Pour les années 1988 à 1997, la moyenne enregistrée est de 1 degré Celsius. Pour les deux tranches suivantes, on note une moyenne de 3 degrés Celsius.

Décembre s'est lui aussi réchauffé avec les années. La moyenne de température est passé de -6 degrés Celsius dans les années 1988 à 1997, à -5 degrés Celsius pour les années 2008 à 2017.

En se basant sur les statistiques présentées, on peut donc affirmer que les régions administratives de Montréal et Laval sont donc elles aussi touchées par un réchauffement climatique.

Tableau 8 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017 pour les mois de septembre à décembre Région du Centre-du-Québec



Pour la région du Centre-du-Québec, certaines données sont manquantes des informations fournies par Environnement Canada. On parle des années 1994 et de 2010 à 2013. Pour notre analyse, nous avons toutefois effectué la même démarche qu’auprès des autres régions en se basant sur l’information disponible.

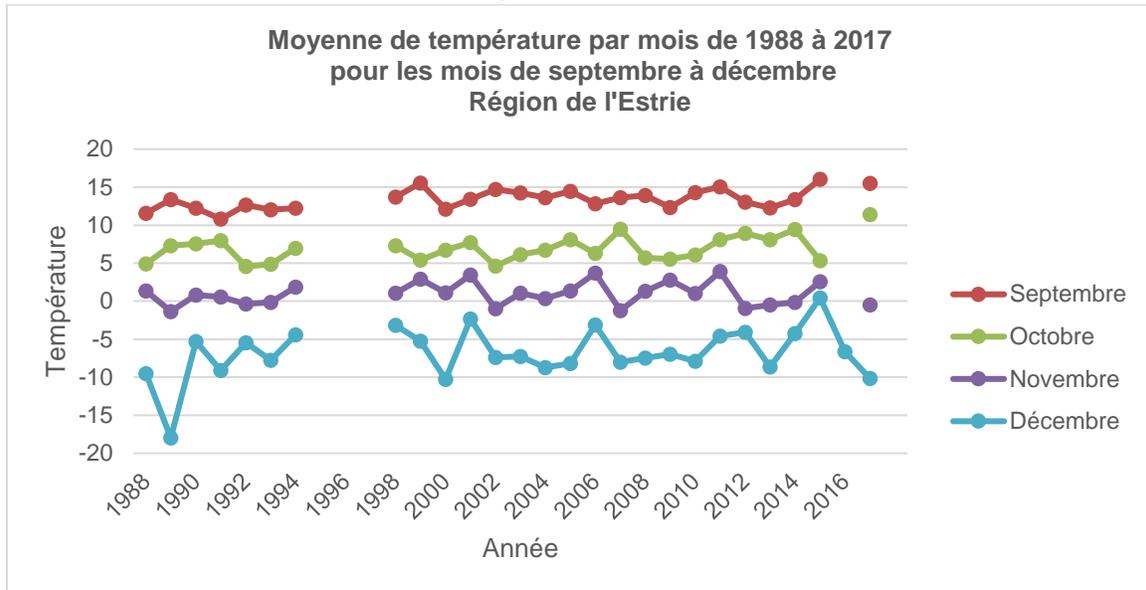
Septembre a connu une hausse de température. Les données cumulées de 1988 à 1997 donnent une moyenne de 14 degrés Celsius. Celles de 1998 à 2007 et de 2008 à 2017, quant à elles, donnent des moyennes de degrés Celsius.

Octobre connaît aussi une hausse. En effet, la moyenne de température pour les années 1988 à 1997 est la même que celle de 1998 à 2007, soit 8 degrés Celsius. Pour les 10 dernières années, on note toutefois une moyenne de 9 degrés Celsius.

Novembre a passé d’une moyenne de 1 degré pour la tranche de 1988 à 1997, à 3 degrés pour les tranches de 1998 à 2007 et 2008 à 2017.

En décembre, le résultat est similaire. Pour les années 1988 à 1997, la moyenne est située à -7 degrés Celsius. Pour de qui est des deux autres tranches, la moyenne est de -5 degrés Celsius. Dans la région du Centre-de-Québec, on note également une hausse des températures sur un horizon de 30 ans.

Tableau 9 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017 pour les mois de septembre à décembre Région de l'Estrie



Les données disponibles par Environnement Canada(2018) n'incluaient pas les années 1995 à 1997, ainsi que l'année 2016. La démarche a été effectuée avec les données disponibles, et les résultats obtenus parlent d'eux-mêmes.

En septembre, la moyenne de température enregistrée pour les années 1988 à 1997 est de 12 degrés Celsius. Pour les années 1998 à 2007 et 2008 à 2017, cette moyenne a monté à 14 degrés Celsius.

Octobre enregistre également des températures à la hausse par tranche de 10 ans. Effectivement, pour la période de 1988 à 1997, la température moyenne est notée à 6 degrés Celsius. Cette donnée a augmenté de 1 degré par 10 ans. Les dernières données de 2008 à 2017 enregistrent une moyenne de 8 degrés.

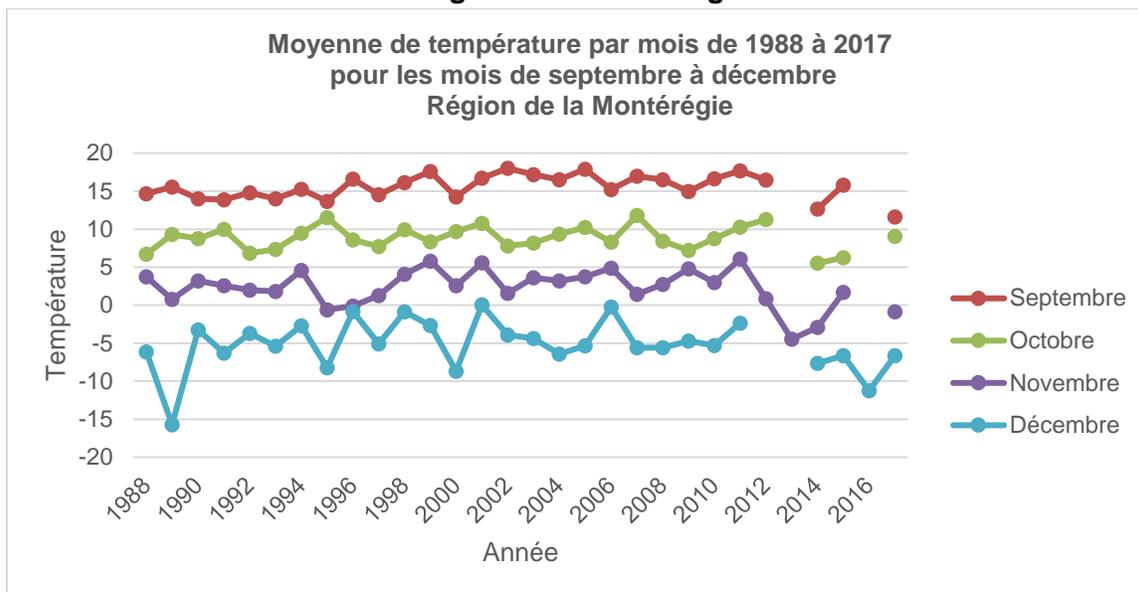
Novembre présentait une moyenne de température de 0 degré pour les années 1988 à 1997. Pour les deux tranches suivantes, la température moyenne est à 1 degré Celsius.

Finalement, décembre a également été touché par une hausse de température. La moyenne de 1988 à 1997 était de -9 degrés Celsius. Pour les deux tranches suivantes, la moyenne enregistrée est à -6 degrés Celsius.

La région de l'Estrie est elle aussi touchée par le réchauffement climatique.

Montérégie

**Tableau 10 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région de la Montérégie**



La région de la Montérégie présente des moyennes de températures relativement stables pour les quatre mois analysés.

En septembre, les premières et dernières tranches d'années analysées présentent la même moyenne, soit 15 degrés Celsius.

Le mois d'octobre présente des températures stables de 9 degrés de moyenne pour les deux premières tranches d'année, et une moyenne de 8 degrés pour les dix dernières années.

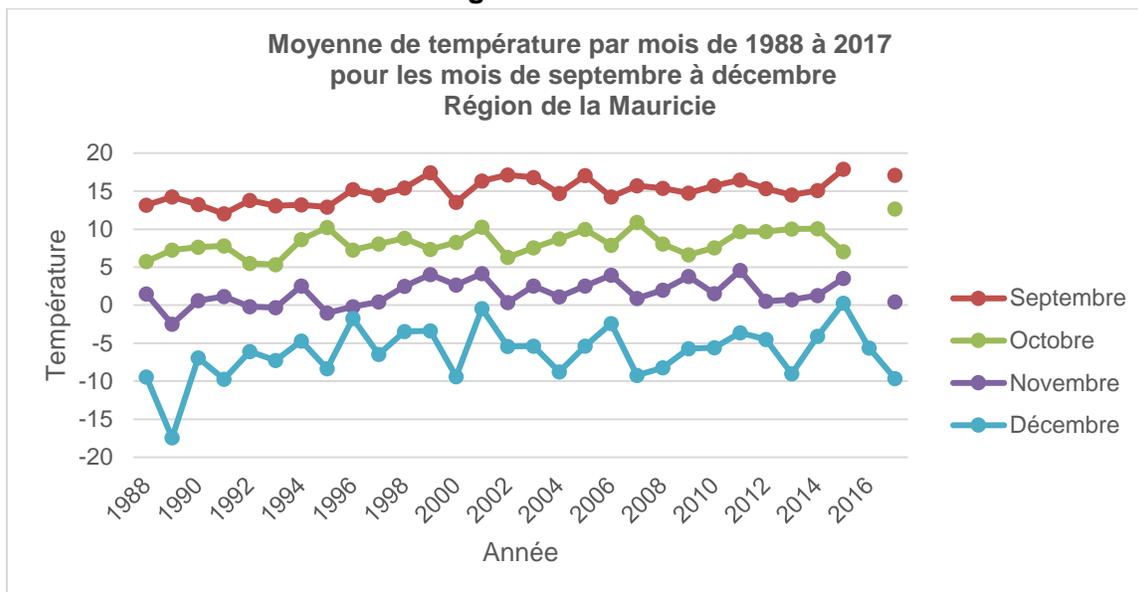
Le mois de novembre est le seul à présenter une baisse de température. Dans la période de 1988 à 1997, la moyenne est de 2 degrés Celsius. Cette moyenne est passée à 4 degrés Celsius pour les années 1998 à 2007. Elle a été enregistrée à 1 degré Celsius pour la période de 2008 à 2017.

Pour le mois de décembre, la température est stable à une moyenne de -6 degrés pour les premières et dernières tranches de dix années analysées. La période de 1998 à 2007 présente une moyenne de -4 degrés.

La Montérégie démontre donc des températures stables sur la période analysée.

Mauricie

**Tableau 11 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région de la Mauricie**



Les températures enregistrées pour la région de la Mauricie démontrent également des hausses.

En septembre, la moyenne pour les années 1988 à 1997 est chiffrée à 14 degrés Celsius. Pour les deux tranches suivantes, cette moyenne s'élève à 16 degrés Celsius.

En octobre, la moyenne passe de 7 degré Celsius pour la première tranche analysée, puis à 9 degrés Celsius pour les deux tranches suivantes.

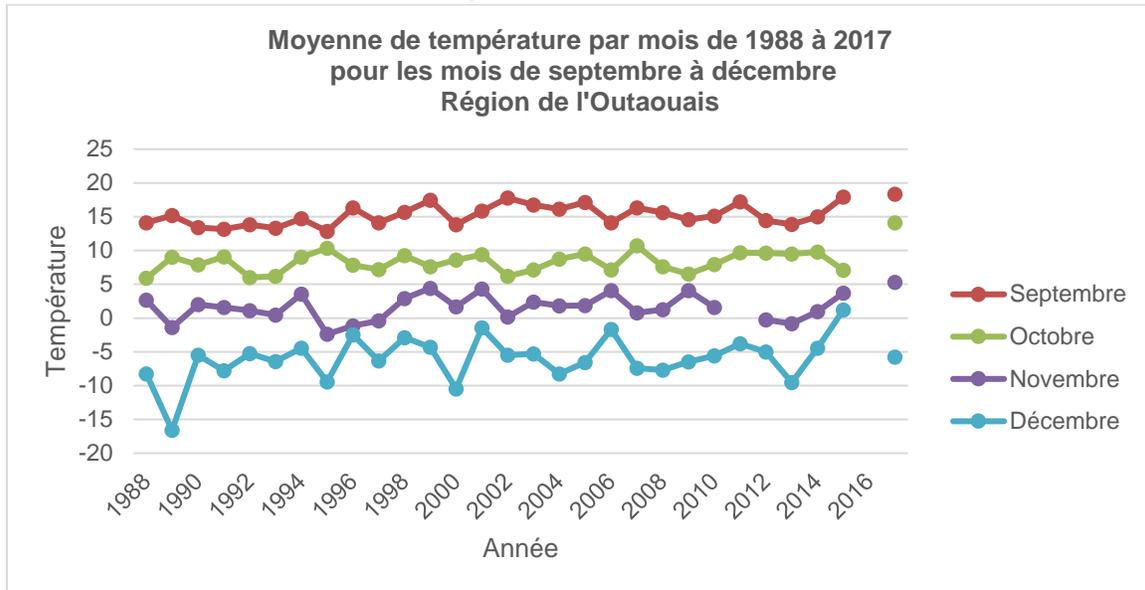
Le scénario est le même pour le mois de Novembre. La moyenne pour les années 1988 à 1997 est de 0 degré Celsius, tandis que les deux tranches de dix ans suivantes, la moyenne est de 2 degrés supérieure.

En décembre, la moyenne était à -8 degré Celsius dans les années 1988 à 1997. Cette moyenne est maintenant à -6 degré Celsius pour les années 2008 à 2017.

Faisant suite à la lecture de ces données, on peut affirmer que la Mauricie est touchée par une hausse de température.

Outaouais

**Tableau 12 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région de l'Outaouais**



La région de l'Outaouais a également été analysée. Cette région enregistre des hausses de températures sur l'horizon temporel analysé.

En septembre, la température moyenne des années 1988 à 1997 est de 14 degrés Celsius. Pour les deux segments suivants, les températures moyennes sont de 16 degrés Celsius.

Octobre est relativement stable, mais démontre toutefois une légère hausse. Les températures moyennes pour les années 1988 à 1997 et 1998 à 2007 sont respectivement de 8 degrés Celsius. Le segment de 2008 à 2017 enregistre une moyenne de 9 degrés Celsius.

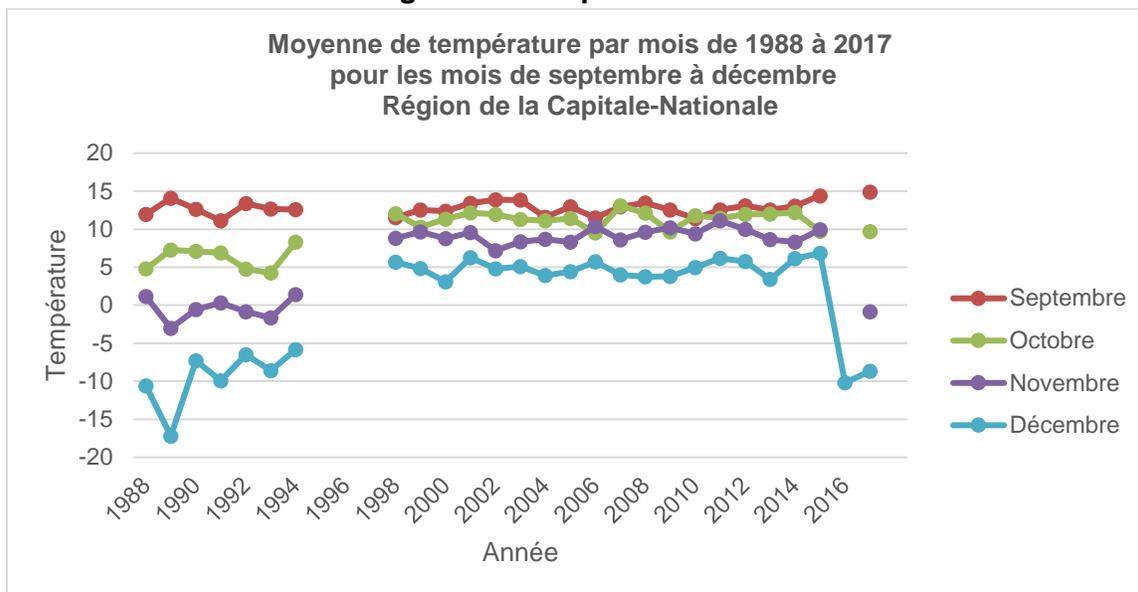
Novembre, entre le premier et le dernier segment analysé présente une variation de 1 degré de hausse, passant de 1 à 2 degrés Celsius.

Finalement décembre, au cours des trente dernières années, a enregistré des moyennes passant de -7 à -5 degrés Celsius.

La région de l'Outaouais est elle aussi touchée par la hausse des températures.

Capitale-Nationale

**Tableau 13 : Moyenne de température par mois de 1988 à 2017
pour les mois de septembre à décembre
Région de la Capitale-Nationale**



La région de la Capitale Nationale ne fait pas exception quant aux tendances de températures à la hausse. Malgré les données manquantes pour les années 1995 à 1997, et l'année 2016, la même démarche a été appliquée.

Septembre, pour les 30 années analysées, présente la même moyenne par tranche de 10 ans, soit 13 degrés Celsius.

Octobre présente une hausse surprenante. En effet, pour la tranche de 1988 à 1997, on enregistre une moyenne de 6 degrés Celsius. Toutefois, pour les deux tranches suivantes, la moyenne est à 11 degrés Celsius.

Le résultat est d'autant plus significatif pour le mois de novembre. La température moyenne pour les années 1988 à 1997 est à 0 degré Celsius. Durant les années 1988 à 2007, la moyenne est montée à 9 degrés Celsius, pour finalement diminuer à 8 degrés Celsius pour les années 2008 à 2017. C'est une hausse de 8 degrés en trente ans pour le même mois.

Finalement, décembre enregistrait des moyennes de températures de -9 degrés Celsius dans les années 1988 à 1997. Cette moyenne a haussé drastiquement à 5 degrés pour les années 1998 à 2007, pour finalement être à 2 degrés Celsius pour les années 2008 à 2017.

La Capitale-Nationale présente des hausses de températures majeures qui font tout leur sens lorsqu'on parle de réchauffement climatique.

Sommaire des températures

Faisant suite à l'analyse des températures moyennes des régions administratives à l'aide des statistiques provenant d'Environnement Canada(2018). Nous notons une hausse de températures sur la période analysée, et ce, partout au Québec. Considérant ces informations, nous estimons aberrant sinon très inapproprié de devancer la date pour l'installation des pneus d'hiver au 1^{er} décembre. La logique d'une telle modification nous échappe.

Non seulement les températures enregistrées par Environnement Canada sont à la hausse, la province du Québec à une superficie de 1 677 441 km². La province présente des réalités bien différentes d'une région à l'autre. Bien qu'une loi soit instaurée pour l'ensemble du territoire québécois, la date pour les pneus d'hiver ne peut convenir à toutes les régions. La section suivante présente les tableaux des différences de température des régions, pour les mois de septembre, octobre, novembre et décembre, sur un horizon temporel de 30 ans, soit de 1988 à 2017. Toutes les données utilisées dans cette section proviennent d'Environnement Canada (2018).

Tableau 14 : Moyenne des températures enregistrées en segment de 10 ans pour le mois de septembre (en degré Celsius)

	1988 à 1997	1998 à 2007	2008 à 2017
Laurentides	12	14	13
Saguenay	11	13	13
Bas-St-Laurent	5	4	8
Lanaudière	14	16	16
Montréal-Laval	14	17	17
Centre-du-Québec	14	16	16
Capitale-Nationale	13	13	13
Estrie	12	14	14
Montérégie	15	17	15
Mauricie	14	16	16
Outaouais	14	16	16

Tableau 15 : Moyenne des températures enregistrées en segment de 10 ans pour le mois d'Octobre (en degré Celsius)

	1988 à 1997	1998 à 2007	2008 à 2017
Laurentides	6	7	6
Saguenay	5	6	6
Bas-St-Laurent	-2	-3	2
Lanaudière	8	8	8
Montréal-Laval	8	9	10
Centre-du-Québec	8	8	9
Capitale-Nationale	6	11	11
Estrie	6	7	8

Montérégie	9	9	8
Mauricie	7	9	9
Outaouais	8	8	9

Tableau 16 : Moyenne des températures enregistrées en segment de 10 ans pour le mois de Novembre (en degré Celsius)

	1988 à 1997	1998 à 2007	2008 à 2017
Laurentides	-1	1	0
Saguenay	-3	-1	-1
Bas-St-Laurent	-7	-5	-2
Lanaudière	1	3	1
Montréal-Laval	1	3	3
Centre-du-Québec	1	3	3
Capitale-Nationale	0	9	8
Estrie	0	1	1
Montérégie	2	4	1
Mauricie	0	2	2
Outaouais	1	2	2

Tableau 17 : Moyenne des températures enregistrées en segment de 10 ans pour le mois de Décembre (en degré Celsius)

	1988 à 1997	1998 à 2007	2008 à 2017
Laurentides	-10	-7	-7
Saguenay	-11	-9	-9
Bas-St-Laurent	-9	-6	-5
Lanaudière	-7	-6	-6
Montréal-Laval	-6	-4	-5
Centre-du-Québec	-7	-5	-5
Capitale-Nationale	-9	5	2
Estrie	-9	-6	-6
Montérégie	-6	-4	-6
Mauricie	-8	-5	-6
Outaouais	-7	-5	-5

Conséquences de la nouvelle loi : Effets pervers à considérer

La réglementation du 1^{er} octobre 2008, qui exigeait qu'entre le « 15 décembre et le 15 mars, tous les pneus dont un taxi ou un véhicule de promenade est muni doivent être conçus spécifiquement pour la conduite hivernale » a bouleversé les habitudes des consommateurs et créé parfois des comportements risqués chez certains qui, par souci d'économies ont opté de munir durant toute l'année leur véhicule de promenade de pneus conçus pour la conduite hivernale. Dans son rapport de l'année 2017 portant sur les pneus d'hiver, l'Association canadienne du pneu et du caoutchouc(2017) mentionne qu'en dessous de 7 degré Celsius, un pneu d'hiver surpasse les pneus d'été qui commencent à durcir et perdre de la traction.

Les mêmes effets pervers guettent bien involontairement une grande quantité d'automobilistes en raison de la modification de la date butoir.

À cet effet, plusieurs articles pertinents ont fait surface et certains ont même fait des tests comparables entre les pneus d'été et d'hiver sur une chaussée avec des températures de 15 degrés Celsius. C'est le cas de Jean-François Guay, qui a écrit un article dans la presse le 14 mai 2009. Ce dernier a effectué des tests avec une Honda Fit 2009 en collaboration avec Michel Poirier-Defoy, *l'Auto 2009*, le *Complexe de sports motorisé ICAR*, Louis-Philippe Gélinas, le garage *Atelier Yvon Lanthier (pour la pose de pneus)*, *Pneus Mondial*, *Honda Canada* et *Les Pneus Robert Bernard*.

Lors de ces tests, il a été démontré qu'un pneu d'hiver (*Yokohama IG20*) a une distance de freinage 10% plus élevé qu'un pneu quatre saisons (*Motomaster SE*) et 21% plus élevé qu'un pneu quatre saisons de même marque que le pneu d'hiver (*Yokohama Avid H4S*). Dans le même ordre d'idées, Frédéric Mercier (2017) du *Journal de Montréal*, dans l'article intitulé *Pneus d'hiver en été : une bien mauvaise idée*, a écrit le 13 avril 2017 : « Des essais réalisés par la CAA-Québec ont démontré que les pneus d'hiver utilisés en été allongent les distances de freinage et rendent les manœuvres d'évitement plus difficiles en situation d'urgence. » Ces tests démontrent donc que l'utilisation de pneus d'hiver, lorsque les températures sont à 15 degré Celsius, sont moins sécuritaires que les pneus quatre saisons par leur distance de freinage et réagissent moins bien aux manœuvres en cas d'évitement en situation d'urgence.

Sécurité Routière : effet inverse de celui recherché

Le préambule de la Loi 165 stipule :

Notes explicatives :

Le projet de loi énonce clairement dans le Code de la sécurité routière le principe de prudence auquel tous les usagers de la route sont tenus.

Bien que nous souscrivions unanimement au principe de prudence mis de l'avant dans le projet de loi, rien ne nous laisse croire à la nécessité ou le bienfait hypothétique de devancer au 1^{er} décembre la date limite pour l'installation des pneus d'hiver.

La modification de la date butoir n'aura pas comme telle d'impact significatif mesurable sur la sécurité routière et la réduction des accidents.

Elle risque plutôt d'induire des conditions de travail délétères pour la santé et la sécurité des travailleurs et qui pourraient être à l'origine de conséquences toutes aussi néfastes pour celles des automobilistes.

En effet du 1^{er} au 14 décembre 2016, selon la SAAQ, 66 accidents graves ou mortels se sont produits durant les 14 jours qui seraient devancés dans le nouveau projet de loi alors que pour les 17 jours suivants, du 15 au 31 décembre l'occurrence est de 49 pour un grand total de 115 pour le mois de décembre.

De cette différence de 17 accidents, combien seraient susceptibles d'être évités par l'usage de pneus d'hiver si la date limite était devancée au 1^{er} décembre alors que pour les mois de Janvier et Février de la même année leur nombre était de 102 et 108 respectivement et que pour les 14 premiers jours de mars il était de 50.

Selon nous, statistiquement, l'écart aléatoire des accidents durant ces périodes n'est pas significatif pour justifier un tel changement de date.

La corrélation entre la réduction hypothétique des accidents est loin d'être démontrée. D'autant plus qu'une autre statistique de la SAAQ (2018) révèle l'incidence moyenne très peu significative des pneus non conformes comme cause principale d'accidents graves ou mortels, en moyenne pour les années 2012 à 2016. Cette dernière représente une moyenne de 0.8 accidents graves ou mortels ayant pour cause principale « Pneus non adaptés à la période hivernale ou non sécuritaire pour la conduite » pour la période du 1 au 14 décembre inclusivement.

Tableau 18 : Nombre d'accidents corporels ayant eu lieu entre le 1er décembre et le 14 décembre inclusivement dont la cause principale est « Pneus non adaptés à la période hivernale ou non sécuritaire pour la conduite » selon la nature des dommages (Moyenne de 2012 à 2016)

Nature des dommages corporels	Nombre
Mortels	0.6
Graves	0.2
Légers	12.2
Total	15.2

Source : Service de la recherche en sécurité routière de la Société de l'Assurance Automobile du Québec (9 février 2018)

Pénurie de main d'œuvre

Tel qu'annoncé dans les médias à l'automne 2017, les ateliers de pneus et mécanique sont à court d'employés saisonniers. Le travail d'*Homme de service* ne requiert pas de diplôme particulier. Il semble toutefois être devenu un poste inintéressant pour les gens sans emploi. Ce travail très exigeant physiquement requiert de la concentration et un respect des procédures de travail, sans quoi la sécurité des automobilistes est compromise. Dans un article de TVA Nouvelles publié le 20 novembre 2017 par Prisca Benoit (2017), plusieurs propriétaires d'ateliers mécaniques décrivent la difficulté à laquelle ils font face pour l'embauche d'employés saisonniers afin de répondre à la demande pour la période de changement des pneus.

Le recrutement de ce type de personnel est effectivement devenu un enjeu majeur des ateliers de pneus et mécanique du Québec. Lorsqu'embauché, l'intégration est également une étape cruciale. Dans le Diagnostic sous-sectoriel : Secteur du pneu publié par le CSMO-Auto (2015) un des principaux constats identifiés pointe la problématique de l'intégration : « Les efforts consacrés à l'intégration de nouveaux employés ne sont pas toujours rentables : plusieurs employés saisonniers quittent sous la pression de la cadence et du volume de travail lorsque la période de pointe s'intensifie. »

Pression sur les travailleurs

Formation

La formation d'un personnel compétent est un des éléments qu'il ne faut pas sous-estimer. Les *Hommes de services*, exercent un métier bien peu convoité qui touche directement la sécurité des automobilistes par la minutie et la rigueur d'exécution dont ils doivent faire preuve. Ces employés doivent recevoir de la part de leur employeur une formation rigoureuse et complète afin d'effectuer leur travail de façon professionnelle responsable. L'oubli d'une seule étape d'un processus peut mener à la perte d'une roue sur l'automobile d'un consommateur. Ce type d'erreur peut être fatal. Tel que mentionné précédemment, la période d'installation des pneus est déjà très condensée et la majeure partie des ateliers sont saturés pour un maximum de 8 à 10 semaines en termes de productivité selon leur localisation régionale.

Un des constats énoncés par le CSMO-Auto (2015) identifie que la période d'apprentissage entre l'embauche et la période de pointe, servant à initier les nouveaux employés est dans la plupart des cas « courte et ne serait pas exploitée de façon optimale pour développer les compétences de ces nouveaux employés. »

Bien que tous les pneus soient ronds et noirs, certains sont bidirectionnels, d'autres unidirectionnels, d'autres sont de type *Roulage à plat* et certains autres ont des profils très bas. Les employés doivent installer ces derniers sur des roues d'acier ou des jantes en alliages, en s'assurant de ne pas briser les capteurs de pression TPMS (*Tire pressure Monitoring System*), pouvant être dans les roues et de ne pas briser le pneu en soi. Ils doivent balancer le pneu et la jante en utilisant la bonne masse d'équilibrage. Que ces dernières soient collées ou « clipsées », ils doivent s'assurer de sélectionner les bons types qui correspondent aux normes de la voiture pour laquelle ils font le travail. Ils doivent



s'assurer de bien serrer les boulons avec le bon couple (torque). Cette étape peut être très lourde de conséquence. Idéalement, les meilleures pratiques en la matière recommandent d'utiliser une clé dynamométrique afin de procéder au serrage des roues. Toutes ces étapes doivent être maîtrisées dans les règles de l'art.

Le changement de date pour l'installation des pneus réduirait sensiblement la plage de temps, déjà trop courte, consacrée à la formation du personnel surtout dans les régions où l'on embauche du personnel d'appoint en toute nécessité pour pallier le surplus de travail.

Nombres d'heures travaillées

Tel que démontré, les erreurs d'employés peuvent avoir de lourdes conséquences. Mais qu'en est-il lorsque la cadence de travail est effrénée? Selon le rapport du CSMO-Auto(2015), « les risques augmentent sous l'effet de la cadence du travail. » Le nombre d'heures travaillées en période de pointe pour le personnel est en moyenne de 56 heures par semaine, ce qui représente 16 heures de plus que les normes du travail. Ce travail est, évidemment, rémunéré en conséquence. Mais on peut se pencher sur les répercussions à long terme du nombre d'heures de travail que cela génère sur la santé et la sécurité des travailleurs. Les données que nous avons consultées à ce sujet donnent lieu de s'inquiéter. (Harrington, 1994; Spurgeon, Harrington et Cooper, 1997; World Health Organization, 1985.)

Sécurité des automobilistes

Risque d'erreur des travailleurs

Alors que l'industrie du pneu vit un problème de pénurie de main d'œuvre, que les candidats embauchés croulent sous la pression dès que la cadence augmente, que les périodes de formations sont, dans certains cas, insuffisantes pour la maîtrise du processus complet et qu'on démontre que le nombre d'heures travaillées peut avoir un impact lourds de conséquences dramatiques découlant des erreurs que les employés peuvent faire, nous nous interrogeons des répercussions éventuelles en cas de changement de date limite pour les pneus d'hiver dans certaines régions. Comment les ateliers feront-ils pour surmonter un problème de logistique incontournable pour desservir tous les clients sur une plus courte période?

Dans le cas où le nombre d'heures augmenterait pour les employés, c'est le nombre d'erreurs probables qui se voit aussi augmenté. Ces **erreurs sont lourdes de conséquences** pour les automobilistes. Bien que difficile à chiffrer, il est fort probable, tout étant égal par ailleurs, qu'il s'agira de plus de 0.8 accidents par année, chiffre qui, selon les données de la SAAQ(2018), représente le nombre moyen d'accidents ayant pour cause principale « Pneus non adaptés à la période hivernale ou non sécuritaire pour la conduite. » entre le 1^{er} décembre et le 14 décembre inclusivement.

Distance de freinage prolongée sur chaussée chaude

Tel qu'il a été démontré dans la section précédente, les températures dans certaines régions pour le mois d'octobre sont au-dessus de 7 degré Celsius, température à partir de laquelle un pneu d'hiver surpasse un pneu quatre saisons selon l'Association

Canadienne du pneu et du caoutchouc(2017). On parle ici des régions de Lanaudière, Montréal, Laval, du Centre-du-Québec, de la Capitale-Nationale, de l'Estrie, de la Montérégie, de la Mauricie et de l'Outaouais. Selon les données de la SAAQ (2017), les automobilistes dans ces régions, pour les véhicules de promenades, automobile ou camion léger, et pour les véhicules de même taille pour utilisation institutionnelle, professionnelle ou commerciale, représentaient en 2016, **3 795 357 automobilistes**. Tout étant égal par ailleurs, ces automobilistes auront **une distance de freinage plus élevée** s'ils devaient la date à laquelle ils font installer leurs pneus en octobre, en raison du changement de date. Ce nombre d'automobilistes représente près de **74% du parc automobile québécois qui sera affecté négativement**.

Nouveaux installateurs sur routes

Comme un dicton le dit si bien, « le malheur des uns fait le bonheur des autres ». Certains gens percevront ce changement de date comme une occasion d'affaires. Sachant très bien que les ateliers ne pourront répondre à la demande dans certaines régions, les chances sont fortes que le nombre de remorques effectuant le changement de pneus sur la route se voit augmenté. La problématique avec ce type d'installation est **qu'aucune vérification d'usage n'est effectuée sur la voiture**. Généralement, les ateliers de pneus et mécanique font une inspection de courtoisie, sans frais, en effectuant le changement de pneus. Les consommateurs peuvent donc être avertis au cas où certaines pièces de leur véhicule rendraient cette dernière **non-sécuritaire** et peuvent s'assurer de remédier à la situation afin de ne pas mettre leur vie, ou celle des autres en danger.

Impact sur l'emploi : Fermeture de commerces

Les ateliers de pneus et mécanique au Québec ont des cycles de rentabilité très saisonniers. Les mois d'octobre, novembre et décembre sont cruciaux à la survie de ces entreprises. Certaines régions sont plus touchées par cette modification de la date. Ayant des températures moyennes de plus ou moins 10 degré Celsius, les régions de Lanaudière, Montréal, Laval, du Centre-du-Québec, de la Capitale-Nationale, de l'Estrie, de la Montérégie, de la Mauricie et de l'Outaouais, vivront cette modification avec un plus grand impact.

Les études de la SAAQ (2017) le démontrent : 93% des automobilistes ont leurs pneus d'hiver sur la voiture en date du 30 novembre. Toutefois, comment les ateliers des régions citées ici-haut feront-ils pour desservir le 7% d'automobilistes restant i.e. environ 265,000 véhicules de plus? Le mois d'octobre présentant des températures plus chaudes, combien des **3 795 357 automobilistes de ces régions** voudront-ils faire le compromis d'augmenter leur distance de freinage sur chaussée chaude et avoir une usure prématurée de leurs pneus d'hiver en les faisant installer plus tôt ? Dans le cas où les températures continuent d'augmenter comme il l'a été démontré dans une section précédente, on peut supposer que les entreprises pourront desservir moins de clients, car elles seront déjà à pleine capacité durant la totalité du mois de novembre.

La rentabilité de ces entreprises se verra donc réduite. Pour des PME, cette perte de rentabilité pourrait se traduire par la fermeture définitive de l'entreprise. Les régions de Montréal et de la Montérégie, ayant des moyennes de températures dans les plus hautes



de la province, dénombrent près de 40% du total des automobilistes de la province de Québec. Ces régions représentent également une majeure partie des 42 000 emplois du Québec à être liés au secteur du pneu selon CSMO-auto (2015). Ces fermetures potentielles de petits commerces suite à la modification de la loi pour les pneus d'hiver pourraient se traduire par des centaines d'emplois perdus.

Sommaires des recommandations

Ce mémoire a pour objectif de vous sensibiliser à la réalité saisonnière avec laquelle les marchands installateurs de pneus composent. De plus, les conditions climatiques actuelles présentent une tendance de température à la hausse pour l'ensemble des régions administratives en corrélation avec le réchauffement climatique, une notion appuyée par les statistiques d'Environnement Canada en plus d'être discutée abondamment dans les médias.

Les différences de température d'une région à l'autre ont démontré que les marchands vivent des réalités bien différentes. Non seulement, en raison de la température, mais aussi du nombre d'automobilistes à desservir par région. Il existe un lien de causalité entre les régions présentant les températures les plus chaudes et le nombre de voitures à desservir; pensons notamment à Montréal et à la Montérégie qui représentent plus de 40% du parc automobile québécois.

La modification de la date générerait des effets pervers et imprévus qui s'avèreraient lourds de conséquences négatives, pour le peu d'accidents que cette modification prétend réduire. En effet, on parle de 0.8 accident grave ou mortel recensés entre le 1er et le 14 décembre. En contrepartie, on parle de pénurie de main-d'œuvre, de périodes de travail plus longues, d'une formation écourtée, générant des erreurs humaines pouvant être fatales pour la sécurité des consommateurs, notamment par des écrous de roues mal serrés. Les conséquences sur la rentabilité des petites entreprises pourraient mener à certaines fermetures, lors desquelles des pertes d'emploi seraient engendrées.

Compte tenu des conséquences énoncées précédemment, découlant de la modification de la date limite pour l'installation des pneus d'hiver, l'Association des Spécialistes de Pneus et Mécanique **recommande de ne pas adopter la modification suivante :**

Au point 110 du *Projet de Loi 165 ; Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, il est stipulé la modification suivante :

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

Nous recommandons de maintenir la date limite pour l'installation de pneus d'hiver au 15 décembre.

De plus, nous recommandons une mobilisation de l'industrie, du gouvernement et de la SAAQ afin de sensibiliser d'avantage les automobilistes, et ce, par des campagnes publicitaires démontrant l'importance, pour les régions présentant des températures plus froides, de l'installation hâtive de leurs pneus d'hiver. Par ailleurs, les impacts pour l'ensemble de l'industrie seraient moins négatifs et généreraient les résultats positifs escomptés dans l'effort de réduction du nombre d'accidents pour la sécurité des automobilistes.



Appui d'autres associations

Association des concessionnaires de véhicules de loisirs du Québec (ACVLQ)



Saint-Hyacinthe, le 12 février 2018

Monsieur André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Édifice de la Haute-Ville
700 boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Appui au mémoire de l'ASPMQ, sur le projet de loi n° 165

Monsieur le Ministre,

L'Association des concessionnaires de véhicules de loisirs du Québec (ACVLQ), représentant 214 concessionnaires aux quatre coins de la province, est favorable aux recommandations du mémoire déposé par l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ), sur le projet de loi n° 165, visant plus particulièrement la modification formulée au point 110, concernant l'application de l'article 440.1 du Code de la sécurité routière :

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

Considérant l'argumentaire basé sur des faits et appuyé par des articles indubitables, nous croyons pertinent de maintenir la date limite de la pose de pneu d'hiver au 15 décembre.

Par ailleurs, nous portons à votre attention, l'importance d'exclure par arrêté la motocyclette de l'application du premier alinéa de l'article 440.1 du CSR, en considération qu'il n'existe pas de pneus conçus spécifiquement pour la conduite hivernale de ce véhicule. En effet, l'application de l'article 440.1, porte préjudice à plus de 176 000 motocyclistes québécois.

Espérant que vous donnerez une suite favorable à la présente, veuillez agréer monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Christian Caza, Directeur

Représentant des concessionnaires de motocyclettes, motoneiges, véhicules tout-terrain, embarcations nautiques et produits motorisés

6720 Des Moissons, Saint-Hyacinthe, Québec, J2R 1B3

Téléphone (450)796-4444 | Télécopieur (450)796-1222 | info@acvlo.ca | www.acvlo.ca



Corporation des carrossiers professionnels du Québec (CCPQ)



www.ccpq.ca

CORPORATION DES CARROSSIERS PROFESSIONNELS DU QUÉBEC

100, rue de la Montée, 1000, Saint-Basile-le-Grand, Québec (Québec) H9L 1A7 • Tél. (418) 681-2028 • Fax (418) 681-2645 • Courriel : info@ccpq.ca

Saint-Basile-le-Grand, le 13 février 2018

Monsieur André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Édifice de la Haute-Ville
700 boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
ministre@transports.gouv.qc.ca

Objet : Appui au mémoire Projet de Loi 165

Monsieur le Ministre,

La CCPQ représentant au-delà de 400 ateliers, de même qu'une quarantaine de partenaires oeuvrant dans le secteur de la carrosserie, appuie le mémoire sur le PROJET DE LOI N° 165. Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, visant plus particulièrement l'article 440.1 déposé par l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ) concernant précisément :

Au point 110 du *Projet de Loi 165 ; Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions*, il est stipulé la modification suivante :

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

Considérant l'argumentaire basé sur des faits et appuyé par des articles incontestables, nous croyons pertinent d'appuyer la recommandation de maintenir la date limite de pose de pneu d'hiver au 15 décembre.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président exécutif,

Michel Bourbeau



Association pour la protection des automobilistes (APA)



292, boul. Saint-Joseph Ouest
Montréal (Québec) H2V 2N7
Téléphone: (514) 273-1662 / Fax: (514) 273-0797 Site internet : www.apa.ca

Montréal, le 13 février 2018

L'Honorable André Fortin

Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Édifice de la Haute-Ville

700 boulevard René-Lévesque Est 29^e étage

Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Appui au mémoire de l'APSMQ à propos du Projet de Loi 165

Monsieur le Ministre Fortin,

L'Association pour la protection des automobilistes (APA), organisme de défense des droits des consommateurs automobilistes au Québec fondé en 1969 appuie le mémoire déposé par l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ) de maintenir la date limite de pose de pneus d'hiver au 15 décembre.

L'APA est de l'avis que l'avancement de la date limite au 1er décembre aurait les conséquences suivantes :

- Raccourcir la saison d'automne de pose d'hiver de deux semaines car il est plus que probable que les consommateurs ne se présenteront pas deux semaines plus tôt en moyenne, soit à partir du 15 septembre au sud du Québec. Pour les gestionnaires d'ateliers, cela demanderait l'embauche de plus de personnel temporaire moins bien formé.

- Augmenter la demande pendant une période où les ateliers tournent déjà à plus de 100% de leur capacité dite « normale ».
- Ajouter aux risques de blessures provoquées par la fatigue lors de la période de pointe.
- Contribuer à la possibilité d'erreurs en atelier pendant la période de fort achalandage.
- Contribuer aux comportements contraires à l'objectif de favoriser la sécurité routière par le secteur de la réparation informelle. L'APA constate déjà la présence de services mobiles faisant l'installation de pneus à domicile ou au travail dans la grande région de Montréal. Ces services qui font un travail moins surveillés et qui ne sont pas équipés pour vérifier la mécanique de l'auto comme un atelier conventionnel poussent un peu comme des champignons pendant les périodes de fort achalandage. Raccourcir la saison de deux semaines risquerait d'alimenter le marché pour ces services occasionnels.

En terminant, pour les motifs exprimés dans le mémoire de l'ASPMQ, l'Association pour la protection des automobilistes croit pertinent d'appuyer la recommandation de maintenir la date limite de pose de pneus d'hiver au 15 décembre. À défaut, l'APA recommande d'établir deux zones, soit i) maintenir la date limite actuelle au sud du Québec dans une zone qui comprendrait les deux importantes agglomérations de la population avec le plus fort achalandage, soit les régions de Montréal-Laval et Québec, et 2) une deuxième zone en région nordique qui aurait une date limite fixée au 1er décembre.

Veillez recevoir l'expression de nos sentiments les meilleurs,



George Iny
Directeur-général

Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec (AMVOQ)



Lettre d'appui

Québec, le 13 février 2018

Monsieur André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700 boulevard René-Lévesque Est, 29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Objet : Appui au mémoire Projet de Loi 165

Monsieur le Ministre Fortin,

L'Association des Marchands de Véhicules d'Occasion du Québec (AMVOQ), représentant 1350 membres, appuie le mémoire sur le PROJET DE LOI N° 165. Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, visant plus particulièrement l'article 440.1 déposé par l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ) concernant précisément :

*Au point 110 du **Projet de Loi 165 ; Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions**, il est stipulé la modification suivante :*

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1^o dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

Considérant l'argumentaire basé sur des faits et appuyé par des articles incontestables, nous croyons pertinent d'appuyer la recommandation de maintenir la date limite de pose de pneu d'hiver au 15 décembre.

Sincères salutations,

Steeve De Marchi, MBA, Adm.A
Directeur Général

5300, boul. des Galeries, bureau 305
Québec QC G2K 2A2

Téléphone : 418 627-2164 / Sans frais : 1 800 569-7007
Télécopieur : 418 627-0349
E-mail : amvoq@amvoq.ca / www.amvoq.ca



Association des recycleurs de pièces d'auto et de camion (ARPAC)



L'Association des recycleurs de pièces d'auto et de camion
37, rue de la Gare, bureau 101
St-Jérôme (Québec)
J7Z 2B7
450-504-8315

Lettre d'appui

Montréal, le 13 février 2018

Monsieur André Fortin
Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Édifice de la Haute-Ville
700 boulevard René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
ministre@transport.gouv.qc.ca

Objet : Appui au mémoire Projet de Loi 165

Monsieur le Ministre Fortin,

L'Association des recycleurs d'autos et de camions (ARPAC), représentant 77 membres, appuie le mémoire sur le PROJET DE LOI N° 165, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions, visant plus particulièrement l'article 440.1 déposé par l'Association des spécialistes de pneu et mécanique du Québec (ASPMQ) concernant précisément :

*Au point 110 du **Projet de Loi 165 ; Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions**, il est stipulé la modification suivante :*

L'article 440.1 de ce code est modifié :

1° dans le premier alinéa :

a) par le remplacement de « 15 décembre » par « 1er décembre »;

Considérant l'argumentaire basé sur des faits et appuyé par des articles incontestables, nous croyons pertinent d'appuyer la recommandation de maintenir la date limite de pose de pneu d'hiver au 15 décembre.

Sincères salutations,

Simon Matte, président-directeur général

Annexes:

Sondage auprès des marchands de Pneus



Association des Spécialistes
de Pneus et Mécanique
du Québec

Sondage – Précisions en lien avec le projet de loi 165 sur les pneus d'hiver

Le 8 décembre dernier, le ministre André Fortin a déposé à l'Assemblée nationale du Québec son projet de loi 165 **qui modifie la date limite de pose de pneus d'hiver** au 1er décembre. L'ASPMQ déposera un mémoire lors des consultations publiques.

Étant donné la nouvelle date proposée par le ministre et afin d'avoir une étude représentative du dossier en cours, nous souhaiterions connaître votre position entre ces deux dates.

* 1 Merci de nous indiquer quel est votre choix de date limite entre le 1er décembre et le 15 décembre.

1er décembre

15 décembre

* 2 Merci de vous identifier:

Prénom, Nom

Entreprise

Adresse

Ville

Code postal

Adresse courriel

Numéro de téléphone

3 Merci de préciser la région administrative à laquelle votre entreprise appartient?

4 Cochez ici pour recevoir une copie du mémoire et nos publications

Oui, je désire recevoir la copie du mémoire et vos publications

5 Commentaires

Bibliographie

ASSOCIATION CANADIENNE DU PNEU ET DU CAOUTCHOUC (2017) « **Winter Tire Report.** *Winter tires now the fastest growing tire category in Canada* »

BENOIT, Priscia (2017, 20 novembre). « Les garages à court d'employés saisonniers », *TVA Nouvelles*

COMITÉ SECTORIEL DE MAIN D'OEUVRE DES SERVICES AUTOMOBILES (2015). « Diagnostic sous-sectoriel : Secteur du pneu. »

GOVERNEMENT DU CANADA (2018). *Sciences appliquées en prévision environnementale – Climat Opérations des services de prévisions. Communication Personnelle.* - Achat d'un fichier Excel Température moyenne par région administratives

GUAY, Jean-François (2009, 14 mai) « Pneus d'hiver en été: toute la vérité, rien que la vérité... », *La Presse*, Section Auto

HARRINGTON, J.M. Working long hours and health, Institute of Occupational Health, Birmingham, England, 1994, p. 1581-1582.

MERCIER, Frédéric (2017, 13 avril) « Pneus d'hiver en été : une bien mauvaise idée », *Le Journal de Montréal*

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC - SAAQ (2017) « Le Bilan 2016 : accidents, parc automobile et permis de conduire » *Direction de la recherche et du développement en sécurité routière*

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC - SAAQ (2018, 9 février). « Nombres d'accidents corporels ayant eu lieu entre le 1^{er} décembre et le 14 décembre inclusivement dont la cause principale est : Pneus non adaptés à la période hivernale ou non sécuritaire pour la conduite » selon la nature des dommages. » *Service de la recherche en sécurité routière*

SPURGEON, A., J.M. Harrington et C.L. Cooper. « Health and safety problems associated with long working hours: a review of the current position. » *Occupational and Environmental Medicine*, vol. 54, 1997, p. 367-375

WORLD HEALTH ORGANIZATION EXPERT COMMITTEE. Identification and control of work-related disease, rapport no 714, Geneva, World Health Organization, 1985