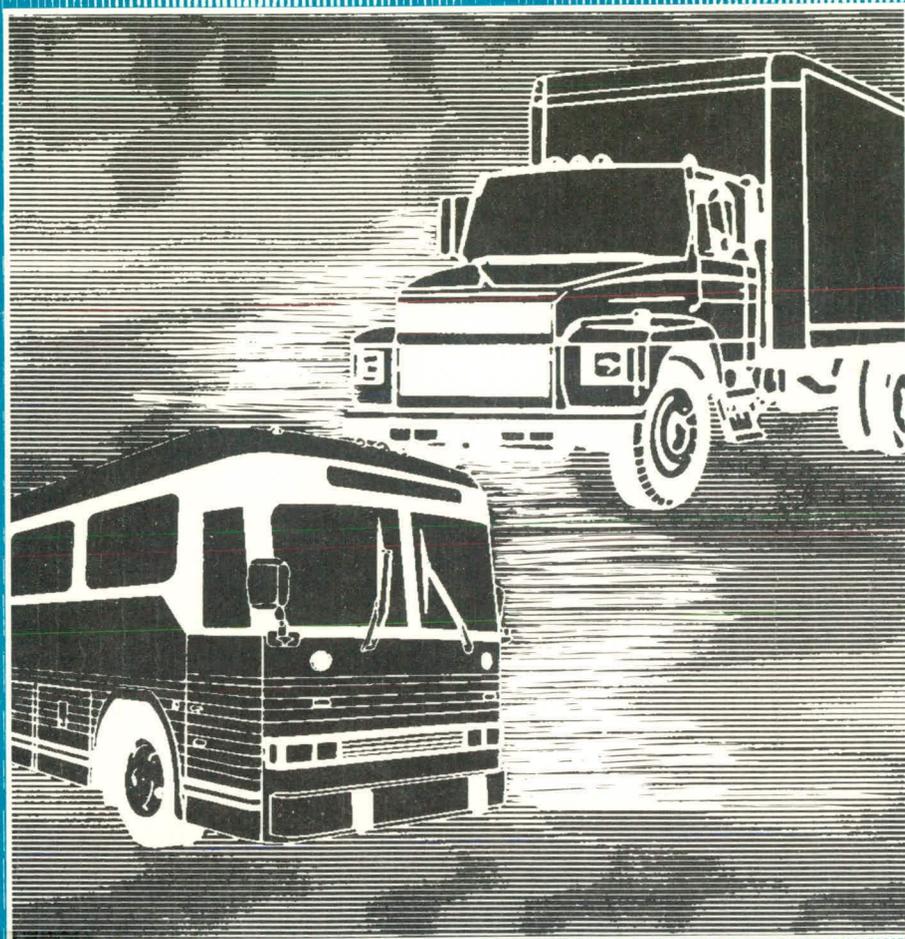


Sécurité et équité

CONSULTATION SUR LE TRANSPORT ROUTIER
PAR CAMION ET PAR AUTOBUS



CANQ
TR
549

Québec 

411396

SÉCURITÉ ET ÉQUITÉ

Consultation sur le transport routier
par camion et par autobus

Ministère des Transports du Québec

Québec, juin 1989

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

CANQ
TR
549

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Introduction	1
État de la situation et problématique	1
Historique du contrôle du transport routier	7
L'importance du contrôle du transport routier	15
. La protection du réseau routier	15
. La sécurité routière	16
. La rentabilité de l'industrie et l'équité entre les transporteurs	18
La diversité et l'ampleur de la législation	25
Les intervenants dans le contrôle du transport routier et leurs missions respectives	27
Le contrôle routier dans les autres provinces canadiennes	35
Le fonctionnement du contrôle du transport routier au ministère des Transports du Québec	37
Les statistiques sur les opérations	41
Conclusion	47
Tableaux	

INTRODUCTION

L'industrie des transports constitue un secteur d'activités névralgique dans l'économie du Québec, et il revient au gouvernement de définir les règles du jeu et de mettre en place les contrôles qui garantissent le déroulement harmonieux des opérations de transport pour les personnes et les marchandises. Les grands objectifs vers lesquels doivent tendre les mesures et les actions gouvernementales sont la sécurité routière, la protection de l'investissement routier et sa sauvegarde de même que la rentabilité économique et la saine concurrence pour les transporteurs.

L'industrie du transport prend de nos jours un virage considérable et, conséquemment, les lois et règlements qui régissent ses activités évoluent sans cesse. Le gouvernement a le devoir moral de faciliter au maximum l'intégration de ces changements en offrant l'assistance et la surveillance nécessaires, principalement dans le secteur du camionnage et du transport par autobus qui requièrent davantage de contrôle. On comprend que l'industrie réclame la mise en place de mécanismes et de programmes gouvernementaux efficaces, vigoureux et à la fois équitables.

ÉTAT DE LA SITUATION ET PROBLÉMATIQUE

Le transport routier des marchandises

Depuis le transfert des responsabilités du Service de l'inspection à la Sûreté du Québec en 1984, plusieurs efforts ont été consentis par l'ensemble des intervenants, notamment par le ministère des Transports et la Sûreté du Québec, pour assurer une application et un contrôle adéquats de l'ensemble des règles qui sous-tendent les activités du camionnage au Québec. D'autres intervenants gouvernementaux tels que les ministères du Revenu, de l'Énergie et des Ressources, de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, etc., ont aussi participé activement aux programmes mis de l'avant.

D'énormes ressources humaines et financières ont été investies dans le contrôle routier par le ministère des Transports au cours des deux dernières années. Mentionnons la continuité du programme d'implantation des postes et aires de contrôle, les sessions de formation en transport lourd auprès des agents de la paix de la Sûreté du Québec (environ 2000 patrouilleurs et 68 contrôleurs) et des sûretés municipales (90 services de police ont été formés à ce jour, ce qui représente 350 policiers), l'allocation des peseurs pour le fonctionnement des postes de contrôle, la préparation de nombreux outils de vulgarisation, les nombreux blitz routiers, etc.

Malgré cela, on se retrouve aujourd'hui avec un contrôle routier qui est loin de satisfaire les attentes de l'industrie et du gouvernement. En effet, les diverses associations de camionnage revendiquent encore maintenant la mise en place de programmes plus efficaces en contrôle routier. Les illégaux font de bonnes affaires au détriment de leurs concurrents honnêtes et respectueux des règles ainsi qu'au détriment du gouvernement. Quant à ce dernier, il ne peut que constater une augmentation des accidents de camion et un manque à gagner de plusieurs millions de dollars en taxes non perçues annuellement.

Malgré la bonne volonté des intervenants, le contexte dans lequel évolue le contrôle routier n'amène que des résultats fragmentaires et ponctuels. Nous avons constaté une légère baisse dans les excédents de charge depuis le début de 1988 mais ce n'est pas suffisant. Malgré le fait que le Code de la sécurité routière renferme des moyens très incitatifs pour corriger la situation, l'absence d'un contrôle efficace profite aux illégaux tant intra qu'extra provinciaux qui se soustraient facilement aux surveillances. Par contre, le fait de confier également aux sûretés municipales l'application des règlements sur les charges et l'arrimage a eu un effet très positif. L'évitement des postes de pesée via les cités et villes par les camions lourds s'avérait un problème déploré par les citoyens et qu'il fallait enrayer. Le Ministère autorise aussi les sûretés municipales à escorter aux postes de pesée les transporteurs en surcharge qui dévient de leur route. L'opérateur du poste de contrôle du ministère des Transports du Québec procède alors à la pesée de ces véhicules.

Toute action dans le secteur du contrôle routier, qui couvre un vaste champ d'application et de règles, doit viser les objectifs suivants:

- . Établissement de programmes cohérents et efficaces en transport lourd, basés sur des priorités stratégiques qui tiennent compte de la protection du réseau, de la sécurité routière et de l'équité dans le camionnage.
- . Unification et articulation des efforts de l'ensemble des intervenants de manière à traiter équitablement et respectueusement l'industrie du transport.
- . Application soutenue des lois et règlements à partir des ressources humaines et matérielles adéquates.

Récemment, les ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada se sont entendus pour adopter dans chacune de leur législation les règles et normes uniformes sur la sécurité du camionnage, contenues dans le Code canadien de sécurité des transporteurs. Ces nouvelles exigences de sécurité routière viendront enrichir davantage les tâches dévolues au contrôle routier sur route. Mentionnons entre autres les normes sur les heures de conduite et l'inspection mécanique.

En attendant que l'Institut de police du Québec soit en mesure d'assurer la formation sur le contrôle routier, le ministère des Transports du Québec en assume la suppléance auprès des policiers municipaux.

La Direction du transport routier des marchandises du ministère des Transports du Québec diffuse l'information spécialisée à jour par ses bulletin "Info-contrôle" qui s'adressent aux policiers et "Info-camionnage" qui s'adressent à l'industrie du transport.

Le ministère des Transports du Québec a offert ses services pour assurer la coordination des activités de contrôle routier en région.

Le Ministère parachèvera son réseau de postes et aires de contrôle d'ici les trois prochaines années. Encore là, des ressources énormes devront être consenties au plan de la technologie. En effet, la totalité des balances à plateau simple seront changées pour des balances à plateaux multiples pour mieux répondre aux besoins de contrôle. Dès cette année vingt postes seront ainsi transformés. D'autre part, une firme privée vient de terminer la première partie d'une étude visant à doter les postes de l'équipement technique informatique le plus adéquat pour assister les agents et mieux servir l'industrie. Avec ces nouveaux équipements, de nombreux programmes informatiques viendront faciliter l'ensemble des opérations de contrôle. Conséquemment, le peseur verra ses tâches enrichies, lesquelles changeront son profil d'emploi. Les tâches du peseur s'assimileront davantage à celles d'un opérateur de poste ayant accès à des informations spécialisées et pouvant traiter cette information. Le Ministère pourra ainsi avoir en main une statistique automatisée à jour et fiable pour mieux gérer sa réglementation.

Le transport par autobus

L'instauration d'un système adéquat de contrôle routier pour le transport des personnes empêcherait la concurrence déloyale entre les transporteurs tout en diminuant le manque à gagner que subit actuellement le gouvernement.

Ainsi, on rencontre de sérieux problèmes quand il s'agit du contrôle, qui est pratiquement existant. Le domaine le plus touché par cette absence de contrôle est le transport nolisé. Il est très vulnérable aux opérations illégales de transport qui se produisent fréquemment et ce, au détriment des détenteurs en règle de permis. Actuellement, il n'existe, à toutes fins utiles, aucun contrôle pour garantir à ces derniers que leur marché n'est pas sapé par des personnes effectuant du transport d'une façon illégale en ne détenant aucun permis de la Commission des transports du Québec.

Différents problèmes sont engendrés par le manque ou l'absence de contrôle. Le transport illégal attise le mécontentement des détenteurs en règle de permis. À ce titre, ils doivent respecter de nombreuses obligations contenues dans la législation et la réglementation émanant du ministère des Transports. Un manquement à l'une de ces obligations est sévèrement sanctionné alors qu'une personne effectuant du transport illégal ne peut être condamnée qu'à une faute de transport sans permis. Les détenteurs en règle de permis s'interrogent alors sur la pertinence de détenir un permis ou d'en respecter les limites.

Le mécontentement engendré par cette situation ne fait que grandir au fil des mois, et des demandes de plus en plus pressantes d'intervention parviennent au ministère des Transports afin qu'un système adéquat de contrôle soit instauré de façon à ce que tous aient un traitement équitable.

HISTORIQUE DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

Pour bien cerner la problématique et dégager un diagnostic en matière de contrôle du transport routier, il s'avère indispensable de connaître les principales phases de développement de ce contrôle. Cet historique prend appui sur divers documents dont le rapport Lippé, le rapport Saulnier, les rapports annuels du Service de l'inspection du ministère des Transports du Québec, divers rapports du ministère des Transports du Québec sur l'implantation du contrôle routier, le décret CT-148923 du 21 février 1984, la mise en place de l'expérience-pilote du contrôle routier, la création du Service du contrôle du transport routier des marchandises et l'avènement ou la mise à jour de nouvelles lois.

En 1952, le Service de l'inspection et la Régie des Transports sont créés par la Loi du ministère des Transports et Communications (chapitre 16, S.R.Q.).

En 1965, un comité du ministère des Transports du Québec fait des recommandations en ce qui a trait au contrôle des charges sur les routes du Québec. Ce comité, après avoir mis en évidence les caractéristiques de la circulation des poids lourds au Québec et ses effets sur la détérioration du réseau routier, fait diverses recommandations. Celles-ci font suite à l'observation que les transporteurs, principalement dans le secteur du transport en vrac, se concurrencent de façon anarchique en transportant des charges de plus en plus fortes et cela, parce qu'il n'y a pas de contrôle.

Ces recommandations concernent les charges et dimensions, l'installation de balances permanentes, l'accès aux balances et les pouvoirs octroyés à diverses catégories de personnes, l'établissement d'une échelle progressive des amendes et l'inspection technique annuelle des véhicules.

En 1965, à la suite du rapport Lippé, un autre comité propose l'implantation de 73 postes permanents de contrôle des charges et la création d'une patrouille de 144 agents voués uniquement au

contrôle routier. Ces recommandations veulent assurer une certaine uniformité du contrôle de tout le territoire. Des tolérances sont admises, mais les sanctions doivent être implacables lorsqu'il y a abus.

Le 29 mars 1972, la loi 221, chapitre 54, connue sous le nom de Loi du ministère des Transports est sanctionnée. Cette loi accorde au Ministère des pouvoirs encore plus élaborés à l'égard de la surveillance.

La Loi des transports, chapitre 55 est alors sanctionnée. Cette loi remplace la Loi de la Régie des transports et prévoit la création de la Commission des transports du Québec. Elle prévoit aussi que la Commission des transports doit agir dans le cadre des nombreux règlements dont ladite loi prévoit l'adoption. Par cette loi, le ministère des Transports doit, entre autres, suivant l'article 3, "... faire la nomenclature des coûts, taux et tarifs de transports et, sujet à l'approbation du gouvernement, prendre les mesures destinées à les améliorer en les coordonnant et en les intégrant." Elle lui permet d'élaborer par règlements les normes à respecter dans différents domaines dont le transport d'écoliers, le transport en vrac, etc.

À cette époque, on confie au Service de l'inspection du ministère des Transports, le contrôle intensif des charges et dimensions des véhicules. Les surveillants routiers contrôlent aussi l'application des ententes de réciprocité en ce domaine. Leur mandat inclut le travail d'enquête et d'assistance. En 1977, le Service de l'inspection compte 250 personnes dont 171 agents de la paix.

Conséquence des recommandations de divers groupes de travail sur le contrôle routier

Le groupe de travail sur les fonctions policières (Rapport Saulnier) (1977)

Le mandat donné au groupe de travail sur les fonctions policières, le 16 mars 1977, par l'Arrêté en conseil 846-77 couvre tous les aspects de l'organisation et de la fonction policières.

Dans le chapitre intitulé "La Gendarmerie du Québec" on décrit comme suit la mission:

"Exerce toutes les responsabilités de surveillance d'inspection et d'application des lois relatives aux personnes et aux véhicules, sur tout le réseau routier du Québec. Ces responsabilités seraient exercées de façon exclusive sur toutes les parties de ce réseau en territoire non urbanisé et concurremment avec les corps policiers des districts, dans la partie urbanisée."

Le groupe de travail sur les fonctions policières recommande:

"D'autoriser la Gendarmerie du Québec à se substituer au Service de l'inspection du ministère des Transports et à la Police des autoroutes."

Cette dernière recommandation est pour ainsi dire à la source du mouvement de transfert des contrôleurs routiers vers la Sûreté du Québec en 1984.

Le développement d'une stratégie d'intervention

Comité de 1978

En 1978, un autre comité est créé au ministère des Transports afin de proposer un système intégré de contrôle des charges sur l'ensemble du réseau routier du Québec. On y recommande, entre autres, l'addition de 21 postes fixes à grand rendement et de 17 aires secondaires pour le contrôle complémentaire, tout ceci formant un réseau de 41 sites de pesée.

**Colloque-consultation sur le transport
routier des marchandises (1982)**

Ce colloque, organisé en 1982 par le ministre des Transports d'alors, reçoit divers mémoires concernant le transport routier des marchandises dont celui de l'Association du camionnage du Québec qui dit: "Nous croyons en une réglementation simple, appliquée et équitable pour tous. Nous pensons que lorsqu'un gouvernement décide d'implanter une réglementation, il doit en assurer le respect."

À la suite de ce colloque, l'engagement suivant est pris:

"Il y a consensus en vue de raffermir la lutte au transport illégal, en examinant la possibilité d'un regroupement des forces de surveillance routière. Entre autres, les tâches dévolues aux surveillants routiers, aux inspecteurs en carburant du ministère du Revenu et à la Sûreté du Québec seront réévaluées, afin d'harmoniser les opérations de contrôle. Les intervenants s'entendent aussi pour l'établissement de postes de contrôle supplémentaires, particulièrement aux portes d'entrée du Québec."

Ainsi, on indique qu'il doit y avoir une meilleure coordination entre les divers intervenants, afin d'améliorer le contrôle routier.

**Le rapport du comité d'étude sur l'implantation
d'un réseau de postes de contrôle du transport
routier (1983)**

L'intérêt de ce rapport porte sur les objectifs recherchés, les principes de base, les types d'aménagement proposés et l'évaluation des effectifs requis. Tout ceci doit être fait en tenant compte de la hausse des coûts d'exploitation, du niveau du contrôle désiré, de l'hypothèse du transfert du Service de l'inspection du ministère des Transports du Québec à la Sûreté du Québec et de l'évolution technologique de l'appareillage de contrôle. Ce document nous permet de

mieux comprendre la stratégie arrêtée par le ministère des Transports du Québec et de saisir les attentes de celui-ci face à la Sûreté du Québec.

Les objectifs visés sont d'assurer sur le territoire un contrôle routier homogène, permanent et crédible. Il faut instaurer des pénalités de non-conformité afin que l'industrie du camionnage trouve plus d'avantages à se conformer à la loi que d'y contrevenir. L'approche privilégiée consiste à implanter un réseau de postes fixes pour contrôler l'entrée des grandes agglomérations et des grandes régions, complété par une surveillance mobile pour exercer sur le territoire toute autre activité de contrôle.

Le Service de l'inspection du ministère des Transports du Québec

La tâche du Service de l'inspection

La principale tâche du Service de l'inspection est de veiller à l'application de la loi et des multiples règlements qui régissent le transport des biens et des personnes. Il est également mandaté pour l'application du Code de la sécurité routière envers les véhicules définis à son article 558 et plus particulièrement en ce qui a trait à la masse et aux dimensions.

Son organisation

En 1983, le personnel est réparti à l'intérieur de 10 districts et de 24 unités opérationnelles. Chaque district est sous la responsabilité d'un chef de district d'inspection des transports et comprend une ou plusieurs unités. Chacune de ces unités est dotée d'un responsable qui assure un suivi opérationnel et administratif des activités. En 1983, les effectifs s'élèvent à 203 personnes réparties comme suit: 1 cadre, 15 agents de maîtrise, 157 agents de la paix et 30 fonctionnaires. Le budget prévu pour 1983-1984 est alors de 7,6 millions de dollars.

D'autres informations

À ce moment, les activités sont ventilées en nombre d'heures selon les catégories suivantes: détections, témoignages à la Cour, travaux de bureau et opérations spéciales. Un système de dossiers opérationnels à numéro unique est implanté afin d'obtenir une uniformité des méthodes de travail et de confection de dossiers. On met en place un groupe de travail sur le contrôle de la qualité des données. Tous les districts ont accès au Centre de renseignements policiers du Québec (C.R.P.Q.).

À cette époque, plusieurs opérations spéciales ont cours chaque année dont celles nommées bois, dégel, déménagement, détour, dynamomètre, ILTRA, ILTRA international, Montréal 5-30 milles, sécurité poids lourds, transport scolaire, taxi, tunnel, etc.

Le document Venditti

Ce document arrive à la conclusion de créer une police de la route. Il présente trois hypothèses: l'intégration des surveillants routiers à la Sûreté du Québec, la création d'une police de la route ou le statu quo, c'est-à-dire le maintien du service des inspecteurs routiers dans leur rôle actuel. La première hypothèse est retenue.

Le 21 février 1984, à la suite d'un décret du gouvernement, le Conseil du Trésor autorise le transfert à la Sûreté du Québec de la responsabilité d'assurer les opérations de contrôle du transport routier et ce, pour tenir compte de l'orientation gouvernementale de regrouper davantage les organismes et unités de contrôle et de faire une compression de la masse salariale de leurs effectifs. Certains autres facteurs jouent en faveur du transfert, dont les difficultés de relation entre le syndicat des inspecteurs et le ministère des Transports du Québec et la recherche d'une efficacité accrue en tirant profit de la présence sur l'ensemble du territoire des effectifs de la Sûreté du Québec.

Dans ce décret, le ministre des Transports et le ministre de la Justice proposent:

"Que soit confiée au ministre de la Justice la responsabilité d'accomplir les opérations de contrôle du transport routier, selon les termes du protocole précité à être signé par le ministre des Transports et le ministre de la Justice."

Dans ce protocole, les parties présentes conviennent notamment:

- Que les opérations de contrôle du transport routier en matière de masse et dimension des véhicules et de réglementation économique des transports seront assumées par la Sûreté du Québec, à partir du 1^{er} mars 1984.

On y mentionne, au point 5, que la Sûreté du Québec assignera au contrôle du transport routier les agents de maîtrise du Service de l'inspection du ministère des Transports et un minimum de 68 préposés au contrôle du transport routier. On y ajoute que la Sûreté du Québec prendra les mesures nécessaires à une utilisation optimale des postes et aires de contrôle notamment en assurant une présence adéquate à proximité des sites en opération.

- À ce moment, la Sûreté du Québec et le ministère des Transports procèdent à la formation d'un comité permanent auquel s'ajoutent la Commission des transports du Québec, la Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministère du Revenu du Québec, la C.S.S.T., le ministère de l'Environnement et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Parmi ses attributions, ce comité doit:
 - . coordonner des activités de contrôle effectuées par chacun des organismes mentionnés ci-haut;
 - . indiquer à la Sûreté du Québec les priorités stratégiques de contrôle;

- . procéder à la discussion et à la transmission de données relatives aux activités de contrôle et à l'industrie des transports;
 - . et, enfin, étudier les systèmes d'informations existants afin de recommander des améliorations.
- Le ministère des Transports s'engage alors à parachever son programme de construction de 43 sites de contrôle, formés de 28 postes et de 15 aires de contrôle, ainsi qu'à procéder à la mise en place d'une signalisation adéquate à chacun de ces sites.
 - Le ministère des Transports s'engage également à mettre à la disposition de la Sûreté du Québec, durant la période de dégel, les balances de la Voirie ainsi que des opérateurs compétents, et cela en nombre nécessaire afin d'assurer la protection du réseau routier. En contrepartie, la Sûreté doit assigner les effectifs nécessaires. Les parties doivent s'assister mutuellement à propos des données ou informations demandées, relativement aux vérifications, aux infractions, aux priorités, aux stratégies de contrôle et cela dans les limites des systèmes d'information existant dans les deux organisations.
 - Le ministère des Transports s'engage à promouvoir les ajustements à la réglementation en vue d'en faciliter le contrôle.

L'IMPORTANCE DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

Nous verrons dans les lignes qui suivent l'importance que prend le contrôle du transport routier dans l'atteinte des trois grands objectifs qui sont la protection du réseau, la sécurité routière, la rentabilité de l'industrie et l'équité entre les transporteurs.

LA PROTECTION DU RÉSEAU ROUTIER

La nécessité de préserver le réseau routier du Québec n'a pas à être démontrée. Chacun sait que sa construction et sa conservation ont coûté plus de vingt milliards de dollars ces deux dernières décennies. Mais il importe de redire que l'absence d'un contrôle approprié du transport routier réduirait à néant, en un temps record, ce monumental ouvrage, support essentiel à l'économie québécoise.

État du réseau routier

Le constat actuel est que le réseau routier se dégrade et qu'il devient toujours plus fragile; les structures qui le jalonnent, surtout celles des agglomérations, ne répondent plus adéquatement aux pressions des charges transportées par les camions lourds. Sa dégradation actuelle est telle que seul un plan de réfection vigoureux et d'envergure pourrait rétablir la situation et redonner aux usagers de la route le service auquel ils ont droit. Les essais de profilométrie et de rebondissements, exécutés respectivement tous les trois et cinq ans sur le réseau numéroté, révélaient déjà, en 1985, que 42 % des autoroutes, 50 % des routes principales et 58 % des routes régionales étaient en deçà du niveau acceptable, c'est-à-dire en dessous des seuils fixés par les normes de qualité. Cette situation a sans doute empiré depuis.

Achalandage accru du réseau

Même si le parc de véhicules de promenade se transforme rapidement pour faire place à des véhicules plus légers, les poids lourds, eux, évoluent à contre-courant par la mise en circulation

d'agencements de véhicules de plus grandes dimensions, voués à transporter des charges plus lourdes. Dans le même temps, le transport routier des marchandises gagne en popularité sur les autres modes de transport, et le nombre de kilomètres parcourus par les camions sur nos routes s'accroît sans cesse. Conséquemment, le réseau subit l'achalandage accentué des poids lourds. Quand on songe que le passage d'un seul de ces véhicules peut provoquer une dégradation de la chaussée dix mille fois supérieure à celui d'une automobile, on comprend qu'il importe de nous assurer du respect de la réglementation sur les charges applicable aux véhicules. Le tableau en annexe illustre les points de comparaison entre les agencements de véhicules lourds et les passages de véhicules de promenade. Le contrôle des charges au Québec prend toute son importance lorsqu'on compare la réglementation québécoise à celle de sept de nos voisins limitrophes. Le tableau qui apparaît à l'annexe illustre les différences de charges. On y retrouve également les charges recommandées par l'Association des routes et transports du Canada (ARTC).

Restrictions budgétaires

Certes, les restrictions budgétaires ont également été un facteur déterminant dans la détérioration du réseau routier quand on considère, par exemple, que le budget affecté à la conservation des chaussées en 1986-1987 a diminué de 30 millions de dollars par rapport au budget de 1977-1978, et cela en dollars constants de 1977. Avec les années, les contraintes budgétaires jumelées à l'agrandissement du réseau ont eu pour effet d'allonger considérablement les cycles d'intervention du Ministère dans presque toutes les opérations d'entretien. Les interventions concernant les couches d'usure se font maintenant en moyenne tous les 17 ans sur les autoroutes, tous les 31 ans sur les routes provinciales et tous les 46 ans sur les routes régionales, alors que, idéalement, ces cycles devraient être respectivement de 8, 12 et 15 ans. Dès 1989, par contre, le Ministère consentira 30 millions additionnels à la conservation des chaussées, ce qui devrait corriger sensiblement la situation.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Libéralisation de l'accès à l'industrie du camionnage

À ces considérations s'ajoute le fait que le gouvernement du Québec, par sa Loi sur le camionnage sanctionnée le 18 décembre 1987, libéralisait l'accès à l'industrie du camionnage et, par des modifications apportées simultanément à son Code de la sécurité routière, affirmait sa volonté que cet assouplissement n'entraîne aucun relâchement sur le plan de la sécurité routière. Le "Protocole d'entente concernant un accord fédéral - provincial - territorial sur l'adoption d'un Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers", adopté le 26 mars 1987 par tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière au Canada, de concert avec les intervenants de l'industrie du transport routier, a présidé pour une part à ces modifications législatives. En libéralisant l'accès des transporteurs au marché canadien, le Québec a voulu contrer les effets négatifs potentiels de cette libéralisation. Il a légiféré de manière à éviter que ne se répète ici la situation qui a suivi la déréglementation du transport routier aux États-Unis. De 1978 à 1984, le nombre de transporteurs américains avait augmenté de 80 %. La concurrence était telle que de nombreux transporteurs négligeaient l'entretien de leurs véhicules. Quelque 41 % de ces véhicules ont été retirés de la circulation par les inspecteurs en 1985, année où le nombre d'accidents a crû de 24 %.

Accidents attribuables aux véhicules lourds au Québec

Même s'il paraît avoir été fait tardivement, cet examen de l'état mécanique des véhicules lourds en circulation a indubitablement contribué, malgré tout, à sauver des vies humaines, à empêcher grand nombre de blessures aux usagers des routes américaines. Au Québec, de 1983 à 1987, le nombre total des accidents impliquant des véhicules lourds, que ces véhicules aient été ou non immatriculés ici, a augmenté de 36,3 %. Les accidents mortels se sont accrus de 15,5 % et les accidents graves de 30,2 %. Quant aux victimes de ces accidents, leur nombre total a crû de 37,1 %; les blessés graves ont accusé une forte hausse de 28,2 % alors que le

nombre de morts a augmenté de 9,2 %. Rappelons que, dans le même temps, les immatriculations de véhicules lourds ont augmenté d'environ 10 % au Québec et que le chiffre des tonnes-kilomètre a progressé d'environ 27 %. Ces données parlent d'elles-mêmes: il faut accroître la sécurité sur nos routes, augmenter le contrôle du transport routier des marchandises.

LA RENTABILITÉ DE L'INDUSTRIE ET L'ÉQUITÉ ENTRE LES TRANSPORTEURS

La sauvegarde du réseau et le maintien d'un niveau de sécurité élevé sur les routes ne sont pas les seules raisons d'être du contrôle du transport routier des marchandises. Les objectifs de ce contrôle sont aussi d'empêcher la concurrence déloyale entre les transporteurs et de percevoir tous les droits, les taxes et impôts exigibles en vertu de nos lois et règlements. L'Association du camionnage du Québec a maintes fois déploré le fait que 25 % des transporteurs, au Québec, agissaient illégalement en n'assumant aucune obligation concernant la délivrance des permis. Ces transporteurs clandestins offrent directement leurs services aux expéditeurs, se substituant ainsi aux transporteurs publics qui, eux, défraient le coût des permis. D'après certaines estimations, le transport illégal engendre des revenus de plus d'un milliard de dollars au Canada. Pour le Québec seul, ce revenu se chiffrerait entre 350 et 650 millions de dollars et ferait perdre annuellement plus de quarante millions de dollars au gouvernement.

L'importance économique du camionnage

Cette section vise à illustrer, à l'aide de quelques données statistiques, l'importance économique du camionnage pour compte d'autrui au Québec. La réglementation économique touche particulièrement ce secteur dont on peut dresser un portrait global sous divers aspects: nombre d'entreprises, emploi, parc de véhicules, ratio d'exploitation, recettes d'exploitation et dépenses d'exploitation.

- **Le nombre d'entreprises pour compte d'autrui**

En 1987, le fichier de la Commission des transports dénombrait au-delà de 6000 transporteurs exploitant une entreprise dans le cadre d'un ou de plusieurs permis de camionnage. Prenant comme référence l'année 1984, on note une augmentation de 36 % dans le nombre d'entreprises et de 20 % dans le nombre de permis émis. (Voir le tableau des détenteurs de permis en annexe.)

Du côté de Statistique Canada, l'enquête de 1985 nous apprend que 26 % de toutes les entreprises ayant des recettes de camionnage de 100 000 \$ et plus au Canada ont leur principal établissement au Québec. Avec 1613 établissements, le Québec arrive au premier rang. Toujours selon Statistique Canada, 5600 entreprises ont réalisé des recettes entre 10 000 \$ et 100 000 \$ dans le secteur pour compte d'autrui en 1984. À partir de ces données de Statistique Canada, on évalue que plus de 7200 entreprises de camionnage public oeuvraient au Québec (et avaient leur siège social au Québec) en 1985 avec ou sans permis de transport.

- **Les recettes d'exploitation**

L'enquête de Statistique Canada pour 1985 nous apprend que les entreprises québécoises (gagnant plus de 100 000 \$) ont touché près de 1,5 milliard de dollars. Ce montant représente environ 18 % de l'ensemble canadien.

Si on ajoute les recettes engendrées par les plus petites entreprises (10 000 \$ à 100 000 \$ de chiffre d'affaires) qui atteignent plus de 245 millions de dollars, on peut avancer que le chiffre d'affaires global du camionnage public en 1985 était d'environ 1,7 milliard de dollars.

- **L'emploi**

On peut estimer que le transport routier des marchandises pour compte d'autrui crée plus de 30 000 emplois directs au Québec. Selon les données statistiques pour 1985, la taille moyenne se situe à environ 12 employés par firme pour les entreprises de 100 000 \$ et plus de chiffre d'affaires.

- **Le parc des véhicules**

Le parc des véhicules commerciaux des entreprises pour compte d'autrui (entreprises avec revenus de plus de 100 000 \$) atteint plus de 28 000 unités comparativement au camionnage pour compte propre qui comptait plus de 31 000 unités (entreprises avec 15 véhicules et plus). Ces chiffres, à cause des contraintes des sondages de Statistique Canada sur le camionnage, nous offrent une image partielle de ce que représente le parc de véhicules de camionnage au Québec.

Dans les fichiers de la Régie de l'assurance automobile, on dénombrait plus de 90 000 véhicules commerciaux de masse nette supérieure à 3000 kg immatriculés au Québec en 1987. De plus, à cause du système "PRP", plusieurs milliers des véhicules commerciaux circulent au Québec tout en arborant une plaque d'immatriculation d'une autre province. Par ailleurs, à l'intérieur des ententes de réciprocité avec 40 États américains, les véhicules commerciaux de ces États peuvent rentrer librement au Québec avec leur seule plaque d'immatriculation d'origine.

- **Ratio d'exploitation**

Le ratio moyen d'exploitation de 5 % pour l'ensemble de l'industrie pour compte d'autrui (entreprises ayant des chiffres d'affaires de plus de 100 000 \$) démontre qu'il s'agit d'une industrie assez fragile du point de vue de la rentabilité.

Ainsi, les frais inhérents aux diverses réglementations (permis, immatriculation, taxes, etc.) que doivent supporter nos entreprises comptent pour un facteur pouvant influencer la compétitivité si tous les concurrents ne les assument pas, faute de contrôle adéquat.

L'importance économique du transport par autobus

Cette section vise à démontrer l'aspect économique du transport privé par autobus au Québec. Cet aspect peut être illustré grâce

aux éléments suivants: nombre d'entreprises, évolution de la demande, offre de services, parc de véhicules, recettes d'exploitation et rentabilité de l'industrie.

- **Le nombre d'entreprises**

Actuellement, on dénombre au Québec un total de 352 transporteurs exploitant un service de transport par autobus qui se partagent 952 permis. Ces transporteurs offrent différents types de services à la population. Il s'agit du transport urbain qui regroupe 43 détenteurs pour 48 permis, du transport interurbain où 85 détenteurs se partagent 246 permis, du transport nolisé avec 221 détenteurs pour 274 permis, du transport scolaire avec 137 détenteurs pour 196 permis, du transport par abonnement avec 92 détenteurs pour 116 permis, du transport touristique avec 31 détenteurs pour 55 permis et finalement, du transport aéroportuaire avec 12 détenteurs pour 17 permis.

- **Évolution de la demande**

Quoique l'on ne possède pas de données sur une longue période en ce qui a trait à la demande de transport interurbain par autocar au Québec, c'est un fait connu que la demande pour ce mode a plafonné au cours des deux dernières décennies alors que le nombre de déplacements interurbains a fortement progressé au cours de la même période.

On observe également que le marché de l'autocar a pris de l'expansion de 1960 à 1970, mais a stagné depuis (avec un léger gain en 1980, suite au second choc pétrolier). Toutefois, ce qui retient davantage l'attention au sujet de l'autocar s'avère la diminution constante de sa part du marché, laquelle est passée de 2,5 % à 1,7 % au cours de la période, représentant une baisse de 32 %.

- **L'offre de services**

Toutes les régions du Québec sont dotées de services de transport interurbain par autocar. On constate toutefois des écarts importants quant au niveau de desserte offert. Au

cours de la période de référence retenue, soit de 1980 à 1984, le pourcentage de municipalités desservies varie très peu; approximativement 50 % des municipalités, soit 87 % de la population québécoise, sont desservies par un service interurbain d'autocar. En fait, le nombre total de circuits opérés est demeuré constant, passant de 222 en 1980 à 224 en 1984.

L'analyse des caractéristiques des transporteurs et de l'évolution de l'offre de services entre 1980 et 1984 a permis d'établir que le nombre de municipalités desservies et de circuits opérés sont demeurés constants au cours de la période. Cependant, les municipalités de faible taille ont bénéficié, au cours de cette période, d'un niveau de services très limité.

Un examen plus détaillé de la situation permet de constater une baisse notable du niveau de services offerts à la population, particulièrement en 1984. Cette diminution s'exprime particulièrement par une baisse du nombre de départs de 11,8 %, une diminution de fréquence de 6,4 % et un déclin du kilométrage effectué de 8,2 % entre 1980 et 1984.

- Le parc des véhicules

Selon les informations disponibles à la C.T.Q., le parc de véhicules du transport interurbain aurait connu une légère diminution au début des années 80. Actuellement, on estime à 700 véhicules le nombre d'autocars en opération au Québec.

La taille moyenne du parc des véhicules d'un transporteur interurbain est de 4,4 véhicules en 1984. En excluant Voyager inc. qui possède 185 autocars, cette moyenne diminue exactement de moitié pour atteindre 2,2 véhicules par transporteur. Cette donnée s'explique par le très fort pourcentage de transporteurs ne possédant qu'un ou deux véhicules.

L'âge moyen du parc des véhicules interurbains est de 6,9 années au cours de la période retenue. Ainsi, plus de 60 % des véhicules avaient, en 1980 comme en 1984, de 6 à 10 ans. On remarque cette même stabilité de l'âge moyen du parc selon les catégories de transporteurs.

- Les recettes d'exploitation

Afin d'obtenir plus d'informations sur l'industrie du transport par autobus, le ministère des Transports a demandé aux détenteurs de permis de lui fournir un rapport d'exploitation sur leurs activités. Pour l'année 1986, les répondants (56,9 % incluant les principaux transporteurs) ont déclaré 85 M \$ de revenu.

Actuellement, la majorité des transporteurs interurbains possèdent le droit d'effectuer du transport nolisé. Dans notre échantillon, près de 84,7 % des revenus totaux proviennent de ces deux types d'activités. Bien que le transport interurbain domine (64,7 %), le nolisé constitue une source de revenus très intéressante pour les transporteurs. En fait, si on exclut Voyageur inc. de l'échantillon, les revenus interurbains, en 1986, ne représentaient plus que 17,5 % des revenus des transporteurs tandis que ceux dérivés du nolisé comptaient pour 39,4 % des revenus totaux.

- La rentabilité de l'industrie

Pour l'année 1986, la marge bénéficiaire brute pour les détenteurs de permis de transport par autobus était de 5,45 % ce qui est comparable à celles enregistrées pour les années 1982 et 1983.

La réglementation économique et le contrôle

En ce qui regarde le transport par autobus il appert que l'assouplissement réglementaire adopté en 1986 a permis d'insuffler un dynamisme nouveau à l'industrie du transport par autobus. C'est pourquoi il semble approprié de conserver un rôle important de régulateur économique à la C.T.Q. tout en lui laissant la possibilité d'évoluer dans un cadre réglementaire souple et apte à combler les besoins nouveaux de la population. Toutefois, il est indéniable que ce rôle de régulateur économique doit être joué à partir d'un contrôle adéquat de la réglementation. C'est sur la base de ce contrôle que repose en quelque sorte la vitalité du transport par autobus.

La réforme de la réglementation économique s'inscrivait dans une démarche de libéralisation de la concurrence dans l'industrie.

À cet égard, le rôle du gouvernement en est un d'encadrement maintenant plutôt que de contingentement. En phase de maturité comme l'est l'industrie du camionnage, le système ne doit plus créer des droits spéciaux dans chaque permis d'exploitation mais rendre les entreprises responsables des décisions qu'elles prennent en tant que gestionnaires, en choisissant d'offrir tel ou tel service à la population.

D'une part, le cadre législatif doit conduire à l'établissement d'un système accordant à tous des possibilités égales de concurrence en valorisant ceux qui respectent les règles établies.

D'autre part, il faut que ces règles soient applicables, contrôlables et contrôlées et assorties de mesures dissuasives au nom de l'équité.

Le concept d'équité de traitement est donc la clé à toute justification du contrôle de la réglementation économique. Si le contrôle des règlements économiques n'est pas convenablement exercé, nous, en tant que gouvernement, donnons un net avantage aux transporteurs "illégaux" qu'ils soient étrangers ou non au détriment de nos transporteurs respectueux des règles en vigueur. Non seulement nous perdons des montants d'argent importants tels que les frais de permis de toute sorte, les frais d'immatriculation, les frais de taxes sur le carburant, mais nous permettons en même temps à des transporteurs "illégaux" de perturber un marché qui est déjà assez fragile par nature.

Le contrôle routier de la réglementation économique a presque entièrement disparu au Québec depuis quelques années. Ce faisant, nous mettons en péril plusieurs de nos entreprises au profit de concurrents étrangers qui connaissent notre laxisme en matière de contrôle routier. La situation est tout à fait injuste présentement parce qu'il est plus facile de prendre en faute les québécois, en raison de leur siège social ici, alors que le moyen privilégié dont nous disposons pour intervenir sur les transporteurs étrangers, soit le contrôle routier, est laissé de côté pour des motifs de priorité, de budget et de manque d'effectifs spécialisés.

LA DIVERSITÉ ET L'AMPLEUR DE LA LÉGISLATION

Le contrôle du transport routier des marchandises requiert la connaissance d'une vaste réglementation. L'agent de la paix ne saurait exercer toute sa compétence s'il méconnaît une part quelconque des règles qui président au contrôle. C'est dire qu'il lui faut pratiquement tout savoir des 676 articles du Code de la sécurité routière et de ceux de la cinquantaine de règlements qui en découlent. Il lui faut également être familier avec les autres règlements régis par la Loi sur les transports. S'il intervient comme enquêteur, il lui faut connaître certaines dispositions de la Loi sur le camionnage. Enfin, l'agent de la paix doit posséder, a priori, toutes les connaissances que son statut commande de connaître.

D'autre part, en ce qui regarde le transport par autobus, le gouvernement a adopté en 1986 un nouveau règlement (décret 1991-86 du 19 décembre 1986) dont un des objectifs est de permettre une certaine concurrence entre les transporteurs par autobus. Naturellement, cette concurrence doit s'effectuer dans le respect des normes édictées par le Règlement dont la principale est l'obtention d'un permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec (C.T.Q.) pour effectuer chacun des types de transport prévus.

Ce règlement a été mis en vigueur après plusieurs mois d'analyses et d'études auprès de l'industrie et les règles qu'il édicte sont considérées comme appropriées pour régir adéquatement l'utilisation des autobus.

LES INTERVENANTS DANS LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER ET LEURS MISSIONS RESPECTIVES

Le ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec a la responsabilité entière en matière de transport et détient aussi les pouvoirs pour régler le transport routier.

À cet effet, ses principales activités sont de:

- planifier les besoins en infrastructure, construire et entretenir le réseau routier au Québec;
- planifier et écrire les lois et règlements régissant le transport des personnes et des marchandises au Québec;
- planifier et écrire les politiques de transport multimodal dans le domaine économique et technique;
- planifier les politiques de contrôle de transport routier à l'égard de la réglementation existante;
- faire la révision de la réglementation selon les besoins, à partir des études économiques et techniques réalisées par le Ministère;
- planifier, concevoir et construire un réseau de postes et aires de contrôle routier sur tout le territoire du Québec;
- s'assurer du bon fonctionnement de l'ensemble du réseau des postes et aires de contrôle pour la protection du réseau routier et des usagers de la route;
- obtenir et fournir des données sur la fréquentation du réseau routier, à savoir le débit de circulation, l'état de détérioration du réseau ainsi que le degré de respect et d'application de l'ensemble de la réglementation.

Les opérations de pesée des véhicules lourds s'inscrivent à l'intérieur d'un programme pour la protection du réseau routier et la sécurité des usagers.

Le ministère de la Sécurité publique

Les fonctions principales du ministère de la Sécurité publique en matière de contrôle du transport routier des marchandises se résument à:

- assurer ou surveiller, suivant le cas, l'application des lois relatives à la police;
- favoriser et promouvoir la coordination des activités policières;
- voir à la surveillance de la circulation routière.

À ce titre, le ministère de la Sécurité publique est responsable de la Sûreté du Québec.

Le ministère de la Justice et du Procureur général du Québec

Le ministère de la Justice, de par son Bureau juridique du Code de la sécurité routière, a pour mandat de veiller à l'application des règlements du Code de la sécurité routière incluant les charges et dimensions.

Ce bureau est chargé d'envoyer les avis préalables à la suite d'infractions relevées et lorsque les montants à payer n'ont pas été acquittés. Le Bureau juridique assure un suivi du déroulement des causes pour tout le Québec.

Le Bureau juridique du Code de la sécurité routière fournit sur demande au ministère des Transports du Québec des statistiques concernant le nombre d'infractions émises en ce qui regarde les charges et dimensions, l'arrimage et les matières dangereuses afin de permettre au ministère des Transports du Québec d'évaluer l'application de la réglementation dont il a la responsabilité.

La Sûreté du Québec

Une partie importante du mandat de la Sûreté du Québec consiste à sécuriser les citoyens qui utilisent le réseau routier du Québec.

Les priorités en matière de contrôle routier se traduisent par les objectifs suivants:

- la diminution des accidents de la circulation;
- l'augmentation des vérifications et des contrôles dans l'application de la loi et des règlements sur le transport des personnes et des marchandises (particulièrement la masse et les dimensions) et du Code de la sécurité routière;
- l'augmentation de la présence policière et du temps consacré à la patrouille;
- la rationalisation des activités "temps/personne" et de l'élaboration des dossiers d'infractions dans l'application des lois;
- l'identification des transporteurs illégaux.

Son action se traduit par une présence sur le réseau routier (patrouilleurs, contrôleurs routiers) et sur les sites appropriés de contrôle (postes et aires de contrôle), à effectuer des enquêtes à la suite de plaintes, ou à toute autre action permettant d'identifier et de poursuivre les contrevenants aux lois et règlements touchant le transport et la sécurité.

Les Services municipaux de police

Les services municipaux de police représentent une force importante et essentielle dans l'implantation d'un programme de contrôle routier, puisque les policiers municipaux constituent les deux tiers des effectifs policiers du Québec et parce qu'ils couvrent la moitié du réseau global, soit 60 000 kilomètres.

L'évitement des postes de contrôle, par des camionneurs qui utilisent les routes des municipalités qui ceinturent ces postes, a pour effet de détériorer prématurément le réseau routier de ces municipalités. La réfection nécessite l'injection de sommes d'argent considérables.

Les dirigeants municipaux doivent s'assurer que l'application du Code de la sécurité routière se fait conformément aux règles établies. Les corps policiers municipaux localisés dans un rayon de 15 km d'un poste de contrôle peuvent effectuer du ratissage sur leur territoire pour ramener les véhicules lourds au poste de contrôle et émettre les infractions nécessaires. De plus, le peseur fait appel à la Sûreté municipale lorsqu'une infraction a été constatée et que la Sûreté du Québec n'est pas disponible pour l'émettre.

La Régie de l'assurance automobile du Québec

La Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil qui jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle a pour principale fonction:

- d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes des dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25);
- d'appliquer le Code de la sécurité routière (1986, chapitre 91) relativement à l'immatriculation des véhicules routiers et à la délivrance des permis;
- de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

La vérification des installations et la vérification mécanique étant de la compétence de la Régie, tel que le définit le Code de la sécurité routière, ses interventions sont dirigées en ce sens par sa participation au sein d'équipes spécialisées oeuvrant sur l'ensemble du territoire.

La Commission des transports du Québec

La Commission des transports du Québec (C.T.Q.) est un tribunal administratif; dans le cadre des règlements du gouvernement et de ses règlements de procédure, elle a charge de la régie du transport rémunéré.

Dans son mandat relatif au contrôle routier et par le biais de son Service de l'inspection, elle voit à ce que les permis qu'elle délivre soient exploités en conformité avec les lois et les règlements qui régissent le transport de biens et de personnes. Fait à noter, les services de transport en commun de compétence municipale sont exclus de sa responsabilité de même que la majorité des services de transport scolaire.

Son Service de l'inspection est également mandaté pour vérifier l'application des taux et tarifs de transport déposés ou fixés par la C.T.Q. Il participe également aux opérations spéciales de surveillance en collaboration avec la Sûreté du Québec et les autres intervenants.

Ce service, au cours de l'année financière 1988-89, a visité plus de 550 entreprises et a référé pour action judiciaire au Contentieux du ministère des Transports, plus de 800 infractions (tableau en annexe).

La Commission, depuis 1986, permet la consultation par le ministère des Transports et la Sûreté du Québec de toutes ses données informatiques à l'égard des détenteurs de permis et des permis délivrés par la C.T.Q.

Le ministère du Revenu du Québec

À l'intérieur du contrôle du transport routier, le ministère du Revenu du Québec vise particulièrement à:

- détecter l'importation frauduleuse de carburant;
- s'assurer que les transporteurs, utilisant les routes du Québec, détiennent les certificats requis par la loi;
- s'assurer que le mazout, contenu dans les réservoirs d'alimentation des véhicules, est conforme à la loi;
- s'assurer de l'exactitude des déclarations produites par les particuliers, les corporations et les mandataires;
- vérifier si les montants versés au ministère sont conformes aux prescriptions des lois;
- faire échec à la fraude fiscale.

Les objectifs réfèrent surtout à la loi concernant la taxe sur les carburants et son règlement d'application.

L'examen d'un véhicule ne peut avoir lieu qu'une fois le véhicule arrêté à un poste de contrôle, à une halte routière ou à n'importe quel autre endroit.

La Commission de la santé et sécurité du travail du Québec

La Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec est l'organisme auquel le gouvernement a confié l'administration de son régime de santé et de sécurité du travail.

Son mandat porte sur la prévention, l'inspection et la réparation en matière de santé et sécurité du travail.

Pour ce qui est du contrôle routier, la Commission peut diriger ses inspections vers des compagnies qui ont commis différentes infractions à la législation en vigueur et qui ont aussi causé préjudice à la santé et à la sécurité du travailleur.

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec

Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, par son Sous-ministériat à la qualité des aliments et à la santé animale, a le mandat suivant:

"assurer la protection et la promotion de la santé des animaux et contrôler, à tous les niveaux, les produits de la chaîne alimentaire dans le but de garantir aux consommateurs québécois des produits alimentaires de qualité supérieure."

Pour réaliser son mandat, la Section qualité des aliments du Sous-ministériat à la qualité des aliments et à la santé animale dispose d'inspecteurs de produits agricoles et d'aliments, localisés dans toutes les régions agricoles du Québec.

Les inspecteurs sont en mesure de vérifier les transporteurs, en tout point du territoire, par l'entremise des postes de contrôle et aux places d'affaires (principal établissement) ou de livraison.

Le ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec

Le mandat du ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec est de veiller à l'application de la loi et des règlements en matière de transport des produits pétroliers, surtout:

- pour assurer la sécurité dans le transport des produits pétroliers par le respect des normes applicables à tous les établissements et véhicules, selon les particularités énoncées dans la réglementation (Loi sur le commerce des produits pétroliers C31, 1^{er} septembre 1984 et réglementation sur le commerce des produits pétroliers, décret 782-84 du 4 avril 1984).

Son action se résume à inspecter et à visiter des établissements oeuvrant dans le domaine des produits pétroliers et à vérifier des véhicules.

De plus, l'enquête sur plainte, à la suite d'une constatation d'un autre transporteur ou d'un organisme, peut aussi servir à vérifier la conformité des véhicules en circulation.

LE CONTRÔLE ROUTIER DANS LES AUTRES PROVINCES CANADIENNES

Il est intéressant de voir l'organisation de chacune des provinces et de chacun des territoires au Canada qui sont mandatés pour assurer le contrôle routier des véhicules lourds. Sans toutefois en faire une description détaillée, nous indiquerons les informations essentielles. Elles sont tirées du "Compliance Interprovincial Reference Guide" de mai 1988.

La Colombie Britannique

Le contrôle routier relève du ministère des Transports et de la Commission des transports. La structure est décentralisée en région sous l'autorité de responsables régionaux.

L'Alberta

Le contrôle routier et la vérification des entreprises relèvent du Bureau des véhicules et des transports. La province est divisée en trois régions.

La Saskatchewan

Le contrôle routier relève du ministère des Transports. Les agents sont des constables spéciaux régis par la Loi de police de la Saskatchewan. Les enquêtes en transports relèvent aussi de cette unité.

Le Manitoba

Le contrôle routier relève du ministère des Transports. Les enquêtes en transports relèvent aussi de cette unité.

L'Ontario

Le contrôle routier relève du ministère des Transports, mais est aussi partagé par la police provinciale de l'Ontario. À l'égard du transport des personnes et des marchandises, le Ministère est plus visible que la police provinciale. Tout comme au Québec, les autres contrôles sont effectués par le Revenu, l'Environnement, le Solliciteur général, etc. La structure est régionalisée.

Le Nouveau Brunswick

Le contrôle routier des véhicules lourds relève, depuis 1989, du ministère du Solliciteur général. Un corps spécialisé d'agents de la paix est affecté exclusivement à l'application des règlements de camionnage. Les postes de contrôle seront placés sous la responsabilité du Solliciteur général dès octobre 1989.

La Nouvelle Écosse

Le contrôle routier est effectué par des inspecteurs qui relèvent de la Commission des utilités publiques.

L'Ile-du-Prince-Édouard

Le contrôle routier relève de la Commission des utilités publiques.

Les territoires du Nord Ouest

Le contrôle routier relève du Bureau des transports.

LE FONCTIONNEMENT DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Comme il a été indiqué dans une précédente section, le mandat du Service du contrôle du transport routier au ministère des Transports du Québec consiste à coordonner les opérations de contrôle du transport des marchandises sur les routes du Québec.

Les opérations de contrôle

Le réseau actuel est constitué de plus de 40 postes et aires de contrôle importants. Le ministère des Transports est responsable de leur construction et de leur entretien ainsi que de la fourniture d'équipements usuels. Il est de plus chargé de la certification des balances.

Depuis 1986, le ministère des Transports du Québec porte une assistance directe aux opérations de contrôle des charges en fournissant les peseurs sur une base régionale. Au nombre de 85, ils sont chargés du fonctionnement des postes selon un calendrier déterminé par le ministère des Transports du Québec lequel calendrier tient compte des besoins de contrôle et du débit de circulation des camions.

En février 1988, le ministère des Transports du Québec a nommé des responsables régionaux du contrôle du transport routier. Affectées au Service du même nom, ces personnes sont, entre autres, responsables des ouvriers qui agissent comme peseurs dans les postes de contrôle situés en bordure des routes et des autoroutes du Québec.

Le ministère des Transports du Québec poursuivait ainsi un triple objectif: intensifier ses opérations de pesée, se donner un programme d'information journalière (statistiques) sur les opérations qui se déroulent aux postes et, enfin, contribuer à l'amélioration de la concertation des intervenants susceptibles d'oeuvrer à des opérations sur le site même des postes ou des aires de contrôle. Parmi ceux-ci, citons la Sûreté du Québec, chargée en vertu du Protocole de 1984 d'assurer le fonctionnement des postes de contrôle. Citons également la Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministère du Revenu du Québec et les services de police municipaux.

Les services de police municipaux font l'objet d'une assistance particulière de la part du ministère des Transports du Québec.

En plus de la formation mentionnée précédemment, le ministère des Transports, par l'entremise de ses responsables régionaux, met à la disposition des sûretés municipales des pèse-roues (balances portatives) permettant un contrôle souple et mobile des véhicules lourds circulant sur le territoire des municipalités. On a également mis au point un logiciel spécialement adapté aux opérations policières, permettant une application rapide de la réglementation.

Les responsables régionaux du contrôle du transport routier ont en outre la responsabilité de coordonner des opérations spéciales de contrôle. À ce titre, ils s'assurent de la collaboration des services de police de même que des intervenants de la Régie de l'assurance automobile, de la Commission des transports du Québec pour ce qui a trait à la vérification des permis détenus et en vigueur, et de ceux du ministère du Revenu du Québec. Ces opérations spéciales sont réalisées aux postes de contrôle, ou encore sur un site déterminé en collaboration avec une sûreté municipale. Dans ce dernier cas, l'équipement utilisé est constitué de pèse-roues (balances portatives).

La formation des services de police municipaux

Un amendement au Code de la sécurité routière a été introduit en juin 1987 dans le but de rendre plus visible et plus significative la présence des forces policières municipales sur le plan du contrôle des véhicules circulant sur les routes des municipalités et aussi pour réduire l'évitement des postes de contrôle. Afin de soutenir ces efforts, le ministère des Transports du Québec a mis sur pied une équipe itinérante dont le rôle consiste à dispenser la formation sur la réglementation technique aux sûretés municipales désireuses de s'engager plus à fond dans ce domaine.

Affectée au Service du contrôle du transport routier, cette équipe a rejoint depuis novembre 1987 plus de 90 services de police municipaux et a pu ainsi former environ 350 policiers à propos de la réglementation sur l'arrimage, les charges et les dimensions

des véhicules lourds. Ajoutons que cette session comporte un volet de sensibilisation au transport des matières dangereuses. À la partie théorie, s'ajoute une partie pratique de trois jours.

Les informations spécialisées

Le ministère des Transports du Québec met en outre à la disposition des services de police des informations dites spécialisées, portant sur l'application de la réglementation. Ces informations se situent en fait dans le prolongement de la formation offerte et complètent les connaissances - à titre d'exemple - des policiers municipaux désireux d'effectuer des opérations de contrôle sur leurs territoires.

Le bulletin "Info-contrôle", mis au point par le Service du contrôle du transport routier, est le canal privilégié de ces informations spécialisées. Ce bulletin est distribué aux sûretés municipales ayant reçu la formation, à la Sûreté du Québec, à certains intervenants de la Régie de l'assurance automobile de même qu'au service juridique du ministère des Transports. Les spécialistes du Service du contrôle du transport routier sont en outre appelés quotidiennement à répondre à des demandes d'information provenant des services de police et, de plus en plus, des représentants du milieu juridique municipal.

LES STATISTIQUES SUR LES OPÉRATIONS

C'est à partir des différentes données disponibles sur le parc-camion, les flux de circulation, les surcharges et le degré de respect de la réglementation qu'il est possible d'effectuer la planification efficace des interventions en contrôle routier.

Le Ministère utilise des données statistiques venant de quatre sources:

- . La pré-sélection à partir des balances dynamiques des postes de Saint-Romuald et de Saint-Joseph-de-Soulanges.
- . La fiche statistique complétée par les peseurs après chaque quart de travail.
- . Les statistiques mensuelles des billets de surcharge traités par le Bureau juridique du Code de la sécurité routière.
- . Les statistiques venant des 90 corps de policiers municipaux formés.

Les balances dynamiques

Les données statistiques recueillies à partir de ce type de balance nous permettent d'avoir des indications précises sur le comportement des camions. Les véhicules sont classifiés en fonction des configurations d'essieux. On obtient les informations suivantes:

- . Le nombre de jours en activité.
- . Le type de véhicule.
- . L'heure et la date du passage.
- . Le poids de chaque essieu et groupe d'essieux.
- . Le poids total.

- . La configuration des essieux.
- . La vitesse.
- . Le degré de dommage au réseau routier.

Lorsqu'une balance dynamique est en marche, les véhicules lourds doivent circuler dans la voie de droite pour être détectés correctement. Si le camion circule dans la voie de gauche ou chevauche les deux voies, la présélection indique au camionneur qu'il doit se présenter au poste de pesée.

À partir des données recueillies tant à Saint-Romuald qu'à Soulanges, on constate que certains conducteurs de camions ne se conforment pas à la signalisation de se tenir correctement dans la voie de droite, ce qui laisse présumer un doute quant à leur surcharge. Ces conducteurs ont tendance à passer outre à l'obligation de se présenter à la pesée.

Constatations générales des conditions de charge des véhicules pesés correctement:

- . L'essieu avant est assurément en surcharge dans des proportions de 0,01 à 0,05 % des cas.
- . L'essieu tandem est potentiellement en surcharge dans des proportions qui atteignent 20 % en période normale et 40 % en période de dégel.

Quelques données des postes de pesée dynamique

Saint-Romuald sur l'autoroute 20 en direction Ouest

Période du 3 octobre 1988 au 31 octobre 1988

Relevé de 45 772 véhicules pesés automatiquement par la balance dynamique. Les statistiques suivantes ont été compilées:

Nombre de jours en activité:		28
Véhicules	une unité:	17 825
	deux unités:	24 800
	trois unités:	3 147
	Total:	<hr/> 45 772

**Nombre des essieux potentiellement
en surcharge (possibilité d'infraction)**

(1) Essieu simple:	2 307
Essieu tandem:	15 776
Essieu tridem:	1 056
Essieu quadrem:	494

**Nombre des essieux ou groupe d'essieux
assurément en surcharge (infraction)**

(1) Essieu simple:	2 307
Essieu tandem:	3 469
Essieu tridem:	3
Essieu quadrem:	1

- (1) N'est pas assujetti à la mesure entre les axes
comme les autres groupes d'essieux.

En supposant que le tiers seulement des véhicules potentiellement en surcharge le sont vraiment (nous sommes très conservateurs), nous arrivons à une proportion de 14,3 % des véhicules qui sont en infraction soit un nombre de 6 544.

D'autre part, pour les essieux assurément en surcharge, nous arrivons à une proportion de 12,65 % des véhicules en infraction, soit un nombre de 5 780.

Ces données sont valides pour autant qu'un seul essieu ou groupe d'essieux soit en excédent de charge par véhicule ou ensemble de véhicules.

Donc, en moyenne par jour (28 jours d'activité), il est passé 234 véhicules en infraction axiale à Saint-Romuald.

Les statistiques nous révèlent de plus que 38,26 % des camions qui y ont circulé ont été captés par la balance dynamique. En admettant les mêmes proportions de surcharge pour les camions qui ont évité la pesée dynamique ou évité le poste en passant par un autre chemin, on peut estimer que 234 camions étaient en infraction.

Depuis le 19 septembre, le poste de contrôle de Saint-Romuald est fermé pour cause de réparations. En effet, le Ministère a entrepris un programme d'installation de balances à plateaux multiples. Ce nouvel équipement facilitera grandement les opérations de contrôle. Depuis la fermeture du poste, le service a maintenu en fonction sa balance de pré-sélection dynamique.

Nous avons comparé le nombre de camions pesés en 1987 par rapport à 1988. La période couverte s'étend du 10 octobre au 6 décembre.

Statistiques

	54 jours ouvrables incluant les jours de fins de semaine	38 jours ouvrables excluant les jours de fins de semaine
1988 :	83 505 camions	74 234 camions
1987 :	76 062 camions	67 448 camions
Différence:	<u>7 443 (8,9 %)</u>	<u>6 786 (9,14 %)</u>
Moy/jour :	138	178

À quoi peut-on attribuer une si grande différence du nombre de camions pesés? Tout porte à croire que l'augmentation des camions pesés en 1988 est due à la clientèle des camionneurs qui évitent ou contournent le poste de contrôle lorsqu'il est en activité.

Ces chiffres démontrent hors de tout doute le besoin d'opérations de rabattage aux environs des postes et, selon les cas, la nécessité de se servir de pèse-roues portatifs.

Saint-Joseph-de-Soulanges sur l'autoroute 20 en direction Est
(provenance de Toronto)

Période du 6 septembre 1988 au 3 octobre 1988

Relevé de 42 274 véhicules pesés automatiquement par la balance
dynamique. Les statistiques suivantes ont été compilées:

Nombre de jours en activité: 24

Répartition de la clientèle:

Véhicules une	unité:	7 634
deux	unités:	32 044
trois	unités+:	2 596

Nombre des essieux ou groupes d'essieux
potentiellement en surcharge
(possibilité d'infraction)

Essieu simple:	2 865
Essieu tandem:	10 489
Essieu tridem:	315
Essieu quadrem:	3

Nombre des essieux ou groupes d'essieux
assurément en surcharge (infraction)

Essieu simple:	2 865
Essieu tandem:	2 689
Essieu tridem:	5
Essieu quadrem:	2

À partir de ce relevé, nous constatons que 13,1 %, (5 561 véhi-
cules) dépassent les limites de charge prescrites dans la régle-
mentation.

Donc, en moyenne par jour, il est passé 231 véhicules en infrac-
tion axiale à Saint-Joseph-de-Soulanges.

De grands pas restent à faire pour corriger les situations de
surcharge qui existent depuis trop longtemps.

Le rabattage

Le rabattage constitue une opération de contrôle routier stratégique de première importance. Les camionneurs qui savent que leur véhicule est en infraction (surcharge, mauvais arrimage ou piètre état mécanique) contournent les postes de pesée. En milieu municipal, les services de police peuvent intercepter les contrevenants et les diriger aux postes de contrôle (rayon de 15 km). Sur les routes et autoroutes de ceinture, il faut l'intervention d'un contrôleur ou d'un agent de la Sûreté du Québec. Pour effectuer ces opérations particulières, ils peuvent utiliser un ensemble des cent pese-roues que le ministère des Transports du Québec leur a confiés pour ce travail ou escorter le camion au poste de contrôle le plus près.

CONCLUSION

Le présent document avait pour but de rendre plus familier le contrôle routier et d'en démontrer la problématique sous certains aspects. Comme le transport routier des personnes et des marchandises touche de très près à toutes les sphères de l'activité économique, il importe que l'on favorise son essor pour le plus grand bien de la collectivité.

LES DÉTENTEURS ET LES PERMIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Secteurs de transport	1984-1985		1987-1988	
	détenteurs	permis	détenteurs	permis
Transport de voyageurs	466	1 616	348	943
Transport par véhicule-taxi	7 381	9 474	6 761	9 423
Transport général	4 445	15 218	6 470	20 089
Transport de produits nommés	977	2 926	568	2 670
Transport de matières en vrac	7 927	10 873	7 597	10 615
Transport maritime	56	70	56	88
Location	1 227	4 276	903	2 319
Total	22 479	44 453	22 703	46 147

Source: Commission des transports du Québec.

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

Service de l'inspection

Du 1^{er} avril 1988 au 31 mars 1989

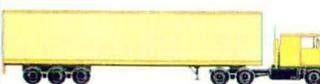
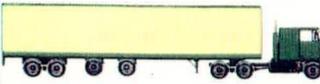
Secteur d'activité en transport	Nombre d'entreprises visitées
------------------------------------	----------------------------------

Camionnage général	93
Camionnage en vrac	74
Location	187
Autobus et taxi	128
Courtiers en transport	68
Maritime	4
Postes et sous-postes	1
	—
	555

NATURE DES INFRACTIONS RÉFÉRÉES POUR ACTION JURIDICIAIRE

	Nombre
Transport sans permis	85
Transport hors permis	407
Transport extra-provincial sans licence et non-conforme	305
Transport intra-provincial sans licence et non-conforme	14
Partie à l'infraction	5
Permis de chauffeur de taxi non-affiché	1
	—
	817

TABLEAU DES MASSES PERMISES POUR QUELQUES PROVINCES ET ÉTATS AINSI QUE POUR LE PROJET DE L'ARTC

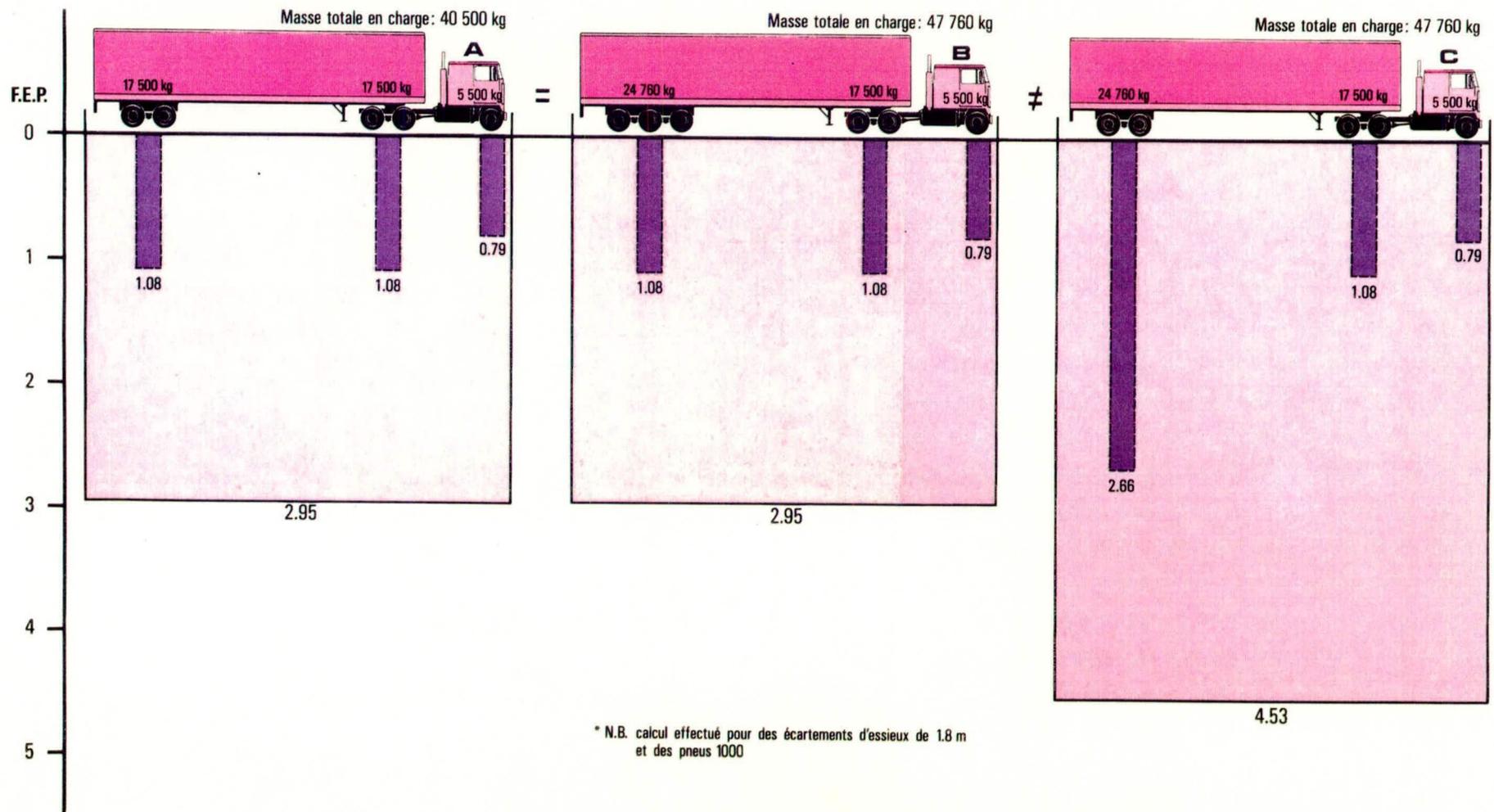
PROVINCES OU ÉTATS	MAN	ONT	QUÉ	N-B	Maine	Vermont	New-York	New-Hampshire	ARTC
CHARGES AXIALES									
▶ ESSIEU SIMPLE	9 100	10 000	10 000	9 000	10 200	9 100	9 100	10 200	9 100
▶ ESSIEU TANDEM	16 000	19 100	20 000	18 000	17 200	15 500	15 500	16 300	17 000
▶ ESSIEU TRIDEM	16 000	28 600	30 000	27 000	21 800	21 800	21 800	21 800	24 000
▶ QUATRE ESSIEUX	✕	38 000	*37 000	27 000	✕	✕	✕	✕	✕
MASSE TOTALE EN CHARGE									
	14 600	19 000	18 500	13 500	15 400	15 600	20 300	15 200	---
	21 500	28 100	28 500	21 500	24 500	25 000	22 000	25 000	---
	37 500	47 200	47 500	39 500	36 300	36 300	36 300	36 300	39 500
	37 500	56 000	57 500	48 500	*40 800	36 300	36 300	36 300	46 500
	✕	63 500	*60 000	48 500	✕	✕	✕	✕	✕
	48 800	56 300	57 500	♦	36 300	36 300	36 300	36 300	49 800
	56 500	63 500	57 500	♦	✕	✕	✕	✕	53 500
	53 500	63 300	*60 100	56 500	✕	✕	✕	✕	56 500
	53 500	63 500	*61 500	♦	✕	✕	✕	✕	62 500
MASSE MAXIMALE	56 500	63 500	*61 500	56 500	*40 800	36 300	36 300	36 300	62 500

♦ AVEC PERMIS SPÉCIAL
NON AUTORISÉ

✕ NON UTILE considérant la limite maximale de 36 300 kg (80 000 livres)
--- NON SPÉCIFIÉ

UNITÉ: KG

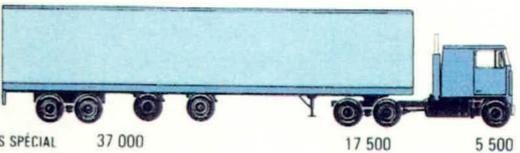
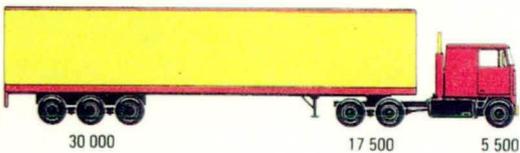
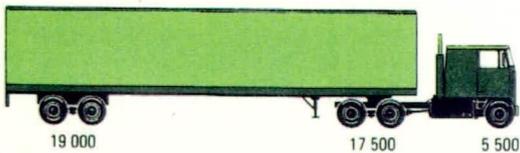
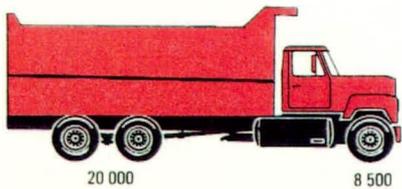
Evaluation des configurations les moins dommageables pour la chaussée versus leur productivité



* N.B. calcul effectué pour des écartements d'essieux de 1.8 m
et des pneus 1000

POINTS DE RÉFÉRENCE POUR LE DOMMAGE AU RÉSEAU ROUTIER

ENSEMBLE VÉHICULES



IMPACT SUR LA CHAUSSÉE

40 900 ×

29 900 ×

33 800 ×

31 300 ×

AVEC ESSIEUX RELEVABLES
NON APPUYÉS AU SOL 82 100 ×

25 900 ×

AVEC ESSIEUX RELEVABLES
NON APPUYÉS AU SOL 55 000 ×

33 600 ×

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

QTR A 083 061