

Jun 2000

# État d'avancement des travaux de mise en œuvre des recommandations

de la

**TABLE DE CONCERTATION**

**GOVERNEMENT-INDUSTRIE**

**SUR LA SÉCURITÉ**

**DES VÉHICULES LOURDS**

## TABLE DES MATIÈRES

<i>Avant-propos</i>	1
<i>Fiches d'information sur les faits saillants</i>	2
<i>Composition de la Table de concertation</i>	10

### *Rappel des recommandations :*

#### **LE CONTRÔLE ROUTIER**

- |  |    |
|--|----|
| 1. Améliorer les interventions en contrôle routier   | 12 |
| 2. Combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds | 15 |

#### **L'EXPERTISE ET LA RECHERCHE**

- |  |    |
|--|----|
| 3. Évaluer quels sont les bénéfices pour les entreprises à être sécuritaires et conformes aux normes   | 19 |
| 4. Rendre plus accessible aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds l'information disponible par la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec | 23 |
| 5. Approfondir notre expertise pour mieux connaître les causes d'accidents   | 25 |
| 6. Mettre en place un groupe d'experts pour identifier les causes d'accidents majeurs impliquant un véhicule lourd   | 26 |

#### **LA MISE EN ŒUVRE DE PROGRAMMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

- |  |    |
|--|----|
| 7. Accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds   | 27 |
| 8. Améliorer la compétence des conducteurs de véhicules de promenade   | 28 |
| 9. Sensibiliser les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à leurs obligations                     | 29 |
| 10. Élaborer une campagne d'information sur les contraintes inhérentes à la circulation des véhicules lourds | 30 |
| 11. Adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds                                  | 31 |
| 12. Revoir les mécanismes de concertation gouvernement-industrie   | 33 |

#### **L'ENCADREMENT LÉGISLATIF**

- |   |    |
|---|----|
| 13. Mettre en œuvre le programme d'évaluation de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds | 34 |
| 14. Réviser la législation et la réglementation   | 35 |

## **Avant-propos**

Afin d'améliorer le bilan routier des véhicules lourds, le ministre des Transports du Québec créait, il y a deux ans, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds, réunissant les principaux intervenants dans ce domaine.

La phase I des travaux de la Table a consisté à élaborer des recommandations touchant les thèmes suivants :

- le contrôle routier ;
- l'expertise et la recherche ;
- la mise en œuvre de programmes de sécurité routière ;
- l'encadrement législatif.

Un rapport décrivant ces recommandations a été rendu public le 17 août 1999 par le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, qui a endossé ces recommandations. Il a également rendu permanentes les activités de la Table et lui a confié le mandat d'en assurer le suivi.

La phase II des travaux de la Table consistait à mettre en œuvre ces recommandations. La première réunion a eu lieu le 19 janvier 2000. Des rencontres subséquentes ont permis d'assurer l'avancement des travaux de mise en œuvre.

Le présent rapport vise à faire connaître l'état d'avancement de ces travaux. De façon générale, la mise en œuvre des 14 recommandations devrait être complétée d'ici la fin de l'année 2000.

### **Les faits saillants de ce rapport sont :**

- ❑ **La mise en place de l'Unité autonome de service en contrôle routier (UAS).**
- ❑ **Une proposition par l'industrie d'élaborer un programme de reconnaissance de l'excellence basé sur le concept « Partenaires émérites ».**
- ❑ **Le lancement d'une campagne d'information sur les angles morts des véhicules lourds.**
- ❑ **Le démarrage d'un projet-pilote de signalisation propre aux véhicules lourds.**

La phase III des travaux, qui consistera à rendre publiques et à mettre en œuvre des mesures à plus long terme, devrait débuter en janvier 2001.

## **Mise en place de l'Unité autonome de service en contrôle routier**

Dans son rapport de 1999, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds recommandait d'améliorer les interventions en matière de contrôle routier (recommandation 1). Ceci en poursuivant la révision des manières de faire et en augmentant les ressources affectées au contrôle routier.

### **Réviser les manières de faire en matière de contrôle routier**

En septembre 1999, le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, annonçait que les activités de contrôle du transport routier seraient assurées par une unité autonome de service (UAS) rattachée à la Société de l'assurance automobile. Cette UAS a été créée le 18 mai dernier.

Elle est rattachée à une nouvelle vice-présidence exclusivement consacrée au contrôle du transport routier.

La mission de cette unité est :

- d'améliorer la sécurité des usagers de la route de même que celle des véhicules de transport de personnes et de marchandises;
- d'assurer la protection du réseau routier québécois;
- et de veiller à l'équité concurrentielle entre les entreprises de transport.

Un comité consultatif a été créé afin de formuler des avis en matière de vision, d'orientation et de planification stratégique à la Vice-présidence au contrôle du transport routier. Ce comité est composé de partenaires de l'industrie, du monde municipal et du gouvernement.

### **Ajout de 125 postes**

Le 18 mai dernier, le ministre a également fait le point sur l'accroissement des ressources. Conformément à l'engagement que ce dernier avait pris après avoir reçu favorablement le rapport de la Table de concertation, le nombre de postes de contrôleurs routiers augmentera de 80 pendant l'année en cours. Déjà 42 de ces postes

sont comblés, et 38 font l'objet de démarches de recrutement. De plus, une demande a été adressée au Conseil du trésor afin d'ajouter 45 postes en 2001.

La réorganisation des activités de contrôle et l'accroissement des ressources sont de nature à favoriser l'atteinte des objectifs de sécurité routière.

## Fiche d'information

---

### **Élaboration d'un programme de reconnaissance de l'excellence « Partenaires émérites »**

La Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds proposait, dans son rapport de 1999, d'évaluer les avantages pour les entreprises de se préoccuper de sécurité et de se conformer aux normes (recommandation 3).

Afin d'accroître les avantages tangibles pour les entreprises qui se préoccupent de sécurité, les représentants de l'industrie à la Table de concertation ont élaboré un programme de reconnaissance des entreprises qui investissent dans la sécurité routière et atteignent un niveau d'excellence au regard de la sécurité.

#### **Un programme innovateur**

Le programme proposé vise à :

- mettre en lumière et reconnaître les investissements significatifs consentis par les transporteurs dans les programmes de sécurité, de prévention et de conformité;
- inciter les délinquants à investir dans la mise en place de systèmes de sécurité et de conformité en leur démontrant les avantages rattachés à de tels programmes;
- permettre à la SAAQ et aux corps policiers de concentrer leurs efforts de contrôle au bon endroit en donnant plus de latitude aux bons transporteurs.

Voici les principales caractéristiques du programme de reconnaissance proposé :

- la participation au programme sera volontaire et celui-ci sera adapté aux spécialités et à la taille des flottes;
- les propriétaires et exploitants de véhicules lourds devront démontrer que leur performance en matière de sécurité routière est nettement supérieure à la moyenne de même que le comportement de leurs chauffeurs et les équipements utilisés sont sécuritaires.
- Le programme sera assorti d'un processus d'accréditation qui pourrait aboutir à l'établissement d'une cote « émérite » attribuée par la Commission des transports.

## **Des avantages tangibles**

Un propriétaire ou un exploitant de véhicules lourds qui se verrait attribuer une cote « émérite » devrait pouvoir bénéficier en retour d'avantages tangibles. Entre autres choses, il pourrait s'agir :

- De distinguer ces entreprises au moyen d'un logo distinctif sur les véhicules, les vêtements, et la papeterie ainsi que dans un bottin des transporteurs émérites;
- d'avantages sur le plan de certains frais liés à des services gouvernementaux; ce point fera l'objet d'une évaluation par les organismes concernés.

De plus, lorsqu'une entreprise réussit à réduire le nombre d'accidents survenus avec ses véhicules, celle-ci évite les pertes de temps et l'accroissement des coûts liés aux frais d'assurances du matériel roulant.

## Fiche d'information

---

### **Lancement d'une campagne d'information sur les angles morts des véhicules lourds**

Dans son rapport de 1999, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds recommandait d'élaborer une campagne d'information sur les contraintes liées à la circulation des véhicules lourds (recommandation 10).

En proposant une telle campagne, les membres de la Table souhaitaient faire connaître aux automobilistes les limites de visibilité liées à la conduite des véhicules lourds et favoriser un partage sécuritaire de la route entre ceux-ci et les conducteurs de camions et d'autobus.

Pour donner suite à cette recommandation, le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile et la Commission des transports du Québec, en collaboration avec l'industrie du transport routier des personnes et des marchandises, ont élaboré une importante campagne d'information portant sur les angles morts des véhicules lourds.

#### **Les angles morts, voyez-y!**

Tenue sous le thème « Les angles morts, voyez-y! », cette campagne débutera le 19 juin pour se poursuivre jusqu'en septembre prochain. Voici les moyens utilisés pour joindre les automobilistes :

- un message de 30 secondes diffusé à la radio;
- une annonce publiée dans les quotidiens du Québec;
- 350 panneaux installés le long du réseau routier;
- 15 000 autocollants appliqués sur les camions et les autobus.



## **Les angles morts des véhicules lourds**

Les angles morts d'un véhicule lourd sont les parties de la route que ne peut voir le conducteur en raison des dimensions de son véhicule. Lorsque les autres usagers se trouvent dans ces zones, celui-ci ne peut les voir. Les probabilités de collision y sont élevées. Il y a de tels angles morts à l'avant, à l'arrière et sur les côtés des véhicules lourds.

### *À l'avant du véhicule*

Une collision peut y survenir lorsque le conducteur d'un véhicule léger coupe, par la gauche ou par la droite, le véhicule lourd trop rapidement et ralentit une fois devant lui.

### *À l'arrière du véhicule*

Un accident peut survenir lorsque le conducteur d'un véhicule léger suit de trop près un véhicule lourd et que ce dernier freine ou ralentit soudainement.

### *De chaque côté du véhicule*

De chaque côté du véhicule lourd, il y a des angles morts qui ne sont pas couverts par les rétroviseurs. Une collision peut survenir lorsqu'un véhicule léger se trouve dans un de ces angles et que le véhicule lourd change de trajectoire soit vers la gauche, soit vers la droite.

Selon les résultats d'une étude du professeur Michel Gou, de l'École polytechnique de l'Université de Montréal, et selon les statistiques d'accidents des cinq dernières années, on dénombre en moyenne, chaque année plus de 30 décès ainsi qu'environ 530 blessés graves et légers à la suite d'accidents liés aux angles morts et impliquant un véhicule léger et un véhicule lourd.

## **Démarrage d'un projet-pilote de signalisation propre aux véhicules lourds**

La Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds recommandait, dans son rapport de 1999, d'adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds (recommandation 11).

Pour donner suite à cette recommandation, le ministère des Transports du Québec a entrepris la conception d'une signalisation routière propre aux véhicules lourds afin de réduire les risques de renversement dans les courbes.

### **Projet-pilote**

Le Ministère a confié à une firme spécialisée en transport le mandat d'établir un diagnostic sur la problématique de la sécurité routière au regard des accidents impliquant des véhicules lourds dans l'île de Montréal.

Les résultats de cette étude ont permis de mettre en lumière un site particulièrement dangereux au regard du risque de renversement : il s'agit de l'approche de la bretelle donnant accès à l'autoroute 20 Est à partir de l'autoroute 13 Sud, à Montréal. Afin de valider ces résultats, le MTQ a formé un groupe de consultation composé de transporteurs, de constructeurs, d'organismes et d'associations.

Ce groupe évaluera, entre autres choses, divers modèles de panneaux signalant le risque de renversement pour en mesurer le degré de compréhension par les usagers de la route et l'efficacité du message.

Parallèlement à cette étude, on établira des critères d'installation de ce type de panneaux de signalisation. Un panneau de signalisation sera installé conformément à ces critères sur le site source de problèmes pour être évalué ultérieurement. Les résultats de l'évaluation de ce site pourraient éventuellement être étendus à l'ensemble du réseau routier sous la responsabilité du MTQ.

## **Installation de panneaux à titre expérimental**

En raison de problèmes de renversement de véhicules lourds reconnus et ayant atteint un niveau critique, le ministère des Transports du Québec a installé, à titre expérimental, sept panneaux sur le territoire de la Montérégie afin de signaler les dangers de renversement. L'expérience en cours depuis le début de l'année permettra de mieux connaître la réaction des conducteurs de véhicules lourds au regard de ce nouveau panneau.

Ces panneaux sont installés sur la Rive-Sud, près de Montréal :

- ◆ deux panneaux dans les bretelles du carrefour des autoroutes 10, 15 et 20 près du pont Champlain;
- ◆ un panneau au carrefour des autoroutes 20 et 25 dans la bretelle qui mène au Tunnel L.-H.-La Fontaine;
- ◆ un panneau au carrefour des autoroutes 20 et 30 dans la bretelle qui donne accès à l'autoroute 20 en direction est;
- ◆ un panneau au carrefour des autoroutes 20 et 30 dans la bretelle qui donne accès à l'autoroute 30 en direction ouest;
- ◆ deux panneaux au carrefour des autoroutes 10 et 30 dans la bretelle qui donne accès à l'autoroute 10 en direction est.

Toutes ces actions mèneront à l'installation d'une signalisation uniforme et pouvant être facilement comprise par les usagers de la route, ne comportant aucune ambiguïté quant au message livré et favorisant la prise de décision désirée, soit : **l'adoption par le conducteur d'une vitesse sécuritaire à l'approche d'une courbe jugée dangereuse.**

## Composition de la Table de concertation

La Table de concertation réunit les principaux acteurs du gouvernement et de l'industrie en matière de transport par véhicule lourd. Elle regroupe donc des représentants des principales associations d'expéditeurs et de transporteurs (camions et autobus), d'une association syndicale de conducteurs de camions (FTQ), de l'Association des automobilistes (CAA) et des représentants des organismes gouvernementaux qui participent au suivi, au contrôle et à l'élaboration des normes, soit la Commission des transports du Québec (CTQ), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et la Sûreté du Québec (SQ). Cette table est coprésidée par un représentant de l'Association du camionnage du Québec (ACQ) et un du MTQ.

***M. Claude Pigeon***

Coprésident de la Table  
Vice-président exécutif  
Association du camionnage du Québec  
(ACQ)

***M. Raymond Ancitil***

Directeur général  
Association canadienne du camionnage  
d'entreprise (ACCE)

***M. Richard Bickley***

Vice-président  
Association canadienne de transport industriel  
(ACTI)

***M. Daniel Brulotte***

Président  
Association des propriétaires de  
camions-remorques indépendants du Québec  
(APCRIQ)

***M. Romain Girard***

Directeur général  
Association des propriétaires d'autobus du  
Québec (APAQ)

***M. Luc Lafrance***

Directeur général  
Association du transport écolier du Québec  
(ATEQ)

***M. Yvon Tourigny***

Coprésident de la Table  
Sous-ministre adjoint  
Ministère des Transports du Québec  
(MTQ)

***M. Clément Bélanger***

Président  
Association nationale des camionneurs  
artisans inc. (ANCAI)

***M. Jean Boulet***

Directeur  
Direction de la Sécurité en transport  
Ministère des Transports du Québec  
(MTQ)

***M. Pierre Deschamps***

Directeur des teamsters  
Fédération des travailleurs et  
travailleuses du Québec (FTQ)

***M<sup>me</sup> Louise Guimond***

Vice-présidente  
Société de l'assurance automobile du  
Québec (SAAQ)

***M. Yvon Lapointe***

Directeur éducation routière  
CAA-Québec

***M. Serge Leclerc***

Président  
Association du camionnage du Québec  
(ACQ)

***M. Pierre Mercier***

Secrétaire de la Table de concertation  
Ministère des Transports du Québec (MTQ)

***M<sup>me</sup> Nicole Poupart***

Présidente  
Commission des transports du Québec (CTQ)

***M. Alain Marcoux***

Vice-président (intérim)  
Société de l'assurance automobile  
du Québec (SAAQ)

***M. Donald Pouliot***

Chef de Service sécurité routière  
Sûreté du Québec (SQ)

## LE CONTRÔLE ROUTIER

### 1. AMÉLIORER LES INTERVENTIONS EN CONTRÔLE ROUTIER

#### OBJECTIFS

##### □ Réviser les façons de faire en matière de contrôle routier

*Juin 2000*

Mise en place de l'Unité autonome de service en contrôle routier (UAS) qui a entrepris ses activités le 18 mai dernier et dont la mission vise à :

- améliorer la sécurité des usagers de la route de même que celle des véhicules de transport de personnes et de marchandises;
- assurer la protection du réseau routier québécois;
- veiller à l'équité concurrentielle entre les entreprises de transport.

Les principales actions de la nouvelle UAS ont été la mise en place d'une entente de gestion et d'un plan d'action, et la création d'un comité consultatif. Ce dernier est composé des principaux partenaires de l'industrie, du monde municipal et du gouvernement. Les travaux de ce comité ont débuté en mai et consistent à formuler des avis à la Vice-présidence au contrôle du transport routier en matière de vision, d'orientation et de planification stratégique ainsi que des indicateurs de mesure de performance.

*Fin de l'année*

Poursuite des démarches visant à mettre en place la nouvelle approche de gestion en matière de contrôle routier et l'application du plan d'action, lequel prévoit des indicateurs de performance relatifs aux activités de contrôle.

*Dates ultérieures*

Le premier rapport de gestion annuel sera déposé au début de 2001 afin de faire le bilan des huit premiers mois d'activité de l'UAS.

□ **Cibler les transporteurs les plus à risque**

*Juin 2000*

Information de la Commission des transports du Québec

Entre le 1<sup>er</sup> avril 1999 et le 15 mai 2000, la Commission des transports du Québec (CTQ) a rendu 32 décisions relatives au comportement des propriétaires et exploitants de véhicules lourds. De ce nombre, 6 ont vu leur cote devenir « insatisfaisante » et 10 « conditionnelle ». Ces dossiers ont été portés à l'attention de la CTQ à la suite de plaintes ou d'autres indications pouvant laisser présumer qu'il s'agissait de propriétaires et exploitants de véhicules lourds à risque (ex. : rapport du coroner). Les dossiers des six transporteurs avec cote « insatisfaisante » indiquaient des accidents et des infractions de différentes natures et, dans la plupart des cas, la CTQ a constaté un comportement insouciant en regard de la sécurité et une absence de bonne foi ou de bonne volonté. Pour tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui se sont vu attribuer une cote « insatisfaisante » ou « conditionnelle », l'état mécanique des véhicules et la vitesse étaient des problèmes observés fréquemment.

Information de la Société de l'assurance automobile du Québec

De février 1999 à avril 1999, la Société de l'assurance de l'automobile du Québec (SAAQ) a élaboré sa Politique d'évaluation des p en concertation avec ses partenaires gouvernementaux et l'industrie du transport routier. Après une vaste campagne d'information, la Politique d'évaluation est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1999 et depuis ce temps l'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds s'effectue à partir de celle-ci. Toutefois, les moyens dont disposait la SAAQ jusqu'au mois d'avril 2000 ne permettaient pas d'identifier rapidement un propriétaire et exploitant de véhicules lourds à risque dès que son dossier atteignait un seuil problématique, les vérifications devant être faites manuellement. Malgré ces limitations techniques, la SAAQ a été en mesure de transmettre à la CTQ 54 dossiers au 31 mars 2000. Il s'agissait principalement de dossiers présentant un accident mortel ou des défauts mécaniques majeures.

Depuis le 3 avril 2000, la SAAQ dispose des services informatiques requis permettant de calculer le seuil d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds dès qu'un événement s'ajoute à son dossier. Ainsi, l'ensemble des 60 000 dossiers de propriétaires et exploitants de véhicules lourds a été soumis au calcul automatisé du seuil au cours du mois d'avril dernier. Une première estimation signale que 376 propriétaires et exploitants de véhicules lourds ont atteint un premier niveau de risque, 88 ont atteint un second niveau de risque et 68 ont atteint le seuil de risque (troisième niveau).

*Fin de l'année*

L'analyse des dossiers de décisions rendues par la CTQ jumelée à une analyse des événements inscrits aux dossiers des propriétaires et exploitants de véhicules lourds tenus par la SAAQ, selon les zones de comportement et les seuils atteints, pourront donner des indications plus précises des caractéristiques des propriétaires et exploitants de véhicules lourds à risque, de sorte qu'ils pourront être ciblés plus efficacement.

□ **Accroître les ressources affectées au contrôle routier**

*Fin de l'année*

- **Contrôleurs routiers :** 27 nouveaux contrôleurs routiers ont été embauchés à l'occasion du concours de promotion et seront en fonction à compter de septembre 2000, au terme de leur formation.
- **Préposés aux établissements accrédités :** 15 nouveaux préposés ont été embauchés au printemps 2000 et seront en fonction en septembre 2000, au terme de leur formation.
- **Inspecteurs en entreprise :** Un concours de promotion actuellement en cours devrait permettre l'entrée en fonction de 15 nouveaux inspecteurs à l'automne afin qu'ils puissent être opérationnels avant la fin de l'année.

*Dates ultérieures*

- **Contrôleurs routiers :** 23 nouveaux contrôleurs routiers seront embauchés lors du concours de recrutement réalisé au printemps 2000. Tout le processus concernant le recrutement et la formation des nouveaux employés devrait leur permettre d'être opérationnels au printemps 2001, ce qui totalisera 80 ressources additionnelles autorisées par le Conseil du trésor.
- **Ressources additionnelles :** Pour l'année 2001, une demande concernant l'ajout de 45 employés additionnels a été présentée au Conseil du trésor. Cet ajout porterait à 125 le nombre de ressources additionnelles affectées aux trois corps d'emploi propres au contrôle routier.



## **2. COMBATTRE L'EXCÈS DE VITESSE DES VÉHICULES LOURDS**

### **OBJECTIFS**

- **Déterminer, évaluer et mettre en œuvre les divers moyens techniques pour contrôler la vitesse**

#### **Cinémomètre**

*Juin 2000*

Un projet de loi est en préparation afin de commencer le processus législatif qui permettra l'utilisation du cinémomètre photographique lors d'interventions en matière de contrôle de la vitesse.

L'utilisation du cinémomètre, qui représente un outil de contrôle additionnel, ne doit pas remplacer les policiers affectés au contrôle de la vitesse de véhicules lourds et des autres comportements à risque. À cet effet, il est important qu'un plan d'action soit élaboré par les différents partenaires impliqués dans le processus. La participation de l'industrie pourrait se faire par l'entremise d'un comité consultatif.

Il s'avère impératif, pour la réalisation de projets-pilotes, que les différents irritants techniques soulevés par l'industrie soient pris en compte, dont la responsabilisation des chauffeurs et les besoins de cibler les véritables délinquants.

*Fin de l'année*

Possibilité de dépôt du projet de loi et du début du processus législatif.

#### **Nouvelles technologies embarquées**

*Fin de l'année*

Le ministère des Transports du Canada projette d'inventorier avant la fin de l'an 2000 les équipements embarqués qui pourraient être mis à contribution en matière de contrôle de la vitesse des véhicules lourds.

□ **Identifier les sites d'accidents impliquant des véhicules lourds où la vitesse semble être un facteur déterminant**

*Fin de l'année*

Les différentes données des organismes impliqués seront mises en commun pour cerner les zones à risque où la vitesse des véhicules lourds semble être un facteur déterminant. D'autres données provenant de mesures ou d'analyses de vitesse effectuées sur la route pourront aussi faire partie de cet exercice.

De plus, les mémoires déposés par une firme spécialisée en transport concernant la problématique de circulation des véhicules lourds pour la région de Montréal seront aussi considérés dans ce processus d'analyse.

□ **Accroître les ressources affectées au contrôle routier**

*Juin 2000*

Ressources humaines

- Été 1998      Création d'une structure de postes de contrôle routier sur les autoroutes visant à accroître la surveillance en matière de sécurité routière. Il y a 321 policiers et 23 civils qui sont répartis dans 11 postes sur 2 000 kilomètres d'autoroute.
- Automne 1999      Élaboration d'un mémoire pour l'ajout de 150 policiers.
- Hiver 2000      Dépôt du mémoire au Conseil du trésor.

Ressources matérielles

- Les équipements de signalisation pour véhicules banalisés ont été autorisés. L'utilisation de ces équipements vise à augmenter la visibilité des véhicules banalisés lors des interceptions, de manière à accroître la sécurité. L'installation des équipements va débuter en juin pour se terminer en septembre 2000.
- Le budget concernant l'acquisition d'appareils d'étude de circulation, par exemple les compteurs automatisés, n'est pas encore autorisé.
- Malgré la mise en place d'une structure de postes de contrôle routier sur les autoroutes, l'industrie n'est actuellement pas en mesure d'en évaluer l'impact en ce qui a trait à l'accroissement de la surveillance sur route afin de limiter la vitesse de véhicules lourds.

□ **Sensibiliser les policiers à l'importance de contrôler davantage la vitesse des véhicules lourds, compte tenu des risques qu'ils présentent**

*Fin de l'année*

Afin de sensibiliser les policiers à l'importance de contrôler la vitesse des véhicules lourds, un guide d'intervention est actuellement en préparation à la SQ. Ce guide d'intervention vise deux aspects :

➤ Vérification d'un véhicule lourd

Lors d'une interception, le policier sera en mesure de déceler les problèmes mécaniques et les dépassements des heures de conduite et pourra faire appel à un contrôleur routier en fonction des éléments retenus.

➤ Conséquences de la vitesse d'un véhicule lourd

Cet aspect a comme objectif de sensibiliser les policiers aux facteurs qui influent sur la gravité des collisions pour un véhicule lourd en comparaison avec les autres types de véhicules.

➤ Échéances

- version préliminaire du guide : 15 juillet 2000
- rencontre avec l'UAS pour validation : 1<sup>er</sup> septembre 2000
- production du guide : 1<sup>er</sup> octobre 2000

*Dates ultérieures*

À compter de janvier 2001, une tournée de sensibilisation sur l'importance d'intervenir en matière de contrôle des véhicules lourds sera réalisée auprès des policiers affectés aux postes de contrôle routier sur les autoroutes. Cette tournée de sensibilisation sera effectuée en collaboration avec le personnel de l'UAS en contrôle routier. L'industrie a aussi offert sa collaboration.

□ **Viser une plus grande coordination entre les corps policiers dans les opérations de contrôle de la vitesse des véhicules lourds**

*Fin de l'année*

La SQ a sensibilisé les membres du Comité de concertation des organisations policières en sécurité routière (COPS) sur l'importance d'une coordination relative au contrôle de la vitesse des véhicules lourds.

Le COPS est un regroupement de responsables en sécurité routière des principaux services de police du Québec. Les membres de ce comité se réunissent de six à huit fois par année pour la coordination des activités en sécurité routière.

Au cours de l'automne, des membres de la Table de concertation pourraient rencontrer le COPS afin d'échanger sur divers aspects visant à assurer une plus grande coordination entre les corps policiers dans les opérations de contrôle de la vitesse des véhicules lourds. L'UAS a offert de participer activement aux travaux du COPS.

## L'EXPERTISE ET LA RECHERCHE

### 3. ÉVALUER QUELS SONT LES BÉNÉFICES POUR LES ENTREPRISES À ÊTRE SÉCURITAIRES ET CONFORMES AUX NORMES

#### OBJECTIFS

##### □ **Projet de recherche**

Évaluer les bénéfices pour les entreprises d'adopter un comportement sécuritaire et conforme aux normes, afin de favoriser des mesures incitatives plutôt que coercitives :

- Démontrer que les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds ont raison d'investir dans des mesures de sécurité et de conformité.
- Évaluer le rendement qu'ils obtiendraient de leurs investissements relatifs à la sécurité et à la conformité.

*Juin 2000*

- Contrat octroyé aux chercheurs et démarrage des travaux.

*Fin de l'année*

- Rapport d'étape.

*Dates ultérieures*

- Rapport final (juin 2001).

##### □ **Fiches journalières électroniques**

Projet-pilote pour connaître l'utilisation que la SAAQ et les transporteurs peuvent faire des appareils d'enregistrement embarqués pour suivre les heures de conduite et de travail des conducteurs :

- Concilier l'utilisation de rapports imprimés et électroniques pour le contrôle routier et les entreprises.
- Établir et intégrer des conditions additionnelles.
- Vérifier l'applicabilité pour les autres transporteurs munis d'appareils similaires.

*Juin 2000*

- Définition du projet.
- Sélection des firmes et signature d'ententes.
- Expérimentations en cours.

*Fin de l'année*

- Évaluation, rapport du projet et recommandations.
- Ouverture à l'ensemble des firmes intéressées.

*Dates ultérieures*

- Modification du Règlement sur les heures de conduite et de travail (harmonisée avec les modifications issues du projet canadien - CCATM) (décembre 2001).

□ **Gestion de la fatigue – une approche intégrée**

Projet-pilote, de la SAAQ et de l'industrie, pour tester les différentes composantes du programme (harmonisé avec le projet canadien).

*Juin 2000*

- Définition du projet québécois de gestion de la fatigue.

*Fin de l'année*

- Définition des outils à développer (harmonisée avec le projet canadien).
- Stratégies et plans d'intervention.
- Modules de formation.

*Dates ultérieures*

- Sélection des firmes et mise en place du projet-pilote (harmonisée avec le projet canadien) (avril 2001).
- Développement des outils de formation et d'information – en collaboration avec l'industrie (juin 2001).
- Diffusion de ces outils (à partir de septembre 2001).
- Essai et collecte de l'information (avril 2002).
- Rapport et recommandations (septembre 2002).

□ **Gestion de la fatigue – une approche intégrée**

Modifier la réglementation pour reconnaître ce programme.

*Fin de l'année*

- Consultation sur les modifications aux heures de conduite (harmonisées avec la norme canadienne).

*Dates ultérieures*

- Adoption du modèle canadien – heures de conduite (juin 2001).
- Consultation et rédaction de la réglementation québécoise – heures de conduite (harmonisée avec la norme canadienne – automne 2001).
- Rédaction du mémoire et dépôt du règlement pour commentaires – heures de conduite (2002).
- Réception des commentaires et adoption – heures de conduite (2002).
- Entrée en vigueur – heures de conduite (harmonisée avec les autres provinces) (2002).
- Modification réglementaire (2003 et 2004).

□ **Conception d'un logiciel informatique de simulation du comportement dynamique des véhicules lourds**

*Dates ultérieures*

Un projet de recherche subventionné par le MTQ, portant sur la conception d'un logiciel informatique de simulation du comportement dynamique des véhicules lourds, est actuellement en cours. Ce logiciel permettra entre autres d'évaluer le niveau de sécurité des véhicules lourds dans différentes conditions d'opération tout en faisant varier certains paramètres tels que le nombre d'essieux, les types de configuration, de chargement, de freinage, de manœuvre, etc.

Ce logiciel permettra, dès l'été 2000, de commencer la recherche et la détermination des pentes du réseau routier qui nécessiteraient l'utilisation de freins moteur. Ce logiciel sera également utilisé dans le processus de développement d'un système embarqué permettant de connaître en temps réel le niveau de performance du système de freinage de véhicules lourds.

□ **Programme de reconnaissance de l'excellence « Partenaires émérites »**

- Définition du concept de « Partenaires émérites » par l'industrie et de la façon de le mesurer.
- Mise en place de mécanismes reconnaissant ces « Partenaires émérites ».

*Juin 2000*

- Définition du concept de « Partenaires émérites » par l'industrie, à l'étude par les organismes gouvernementaux.

*Fin de l'année*

- Développer des indicateurs de performance pour mesurer le niveau d'excellence pour être admissible au programme.
- Indiquer les bénéfices escomptés pour les propriétaires et exploitants qui se qualifient.

*Dates ultérieures*

- Évaluer les retombées gouvernementales de la reconnaissance des bénéfices accordés aux transporteurs.
- Élaborer un scénario d'implantation.



**4. RENDRE PLUS ACCESSIBLE AUX PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS L'INFORMATION DISPONIBLE PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ET LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC**

**OBJECTIF**

□ **Faire connaître l'information disponible à la SAAQ et à la CTQ**

- Accessibilité à l'information sur la cote au moyen d'un système de réponse vocale électronique et du site Internet de la CTQ (avril 1999).
- Émission de communiqués de presse, par la CTQ, présentant les décisions de sanction (avril 1999).
- Promotion des moyens d'accès au dossier de comportement du propriétaire et exploitant de véhicules lourds par l'industrie, la CTQ et la SAAQ (automne 1999).

*Juin 2000*

- Accessibilité au dossier de conduite professionnelle du chauffeur.
- À partir de juillet, la SAAQ fournira à la CTQ un document de promotion indiquant aux propriétaires et exploitants leur intérêt de suivre leur dossier. La CTQ l'insère à ses envois réguliers de mise à jour d'inscriptions.
- Modification de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds pour faciliter la recherche d'un dossier d'un propriétaire et exploitant de véhicules lourds (projet de loi 135).

*Fin de l'année*

- Indication d'autres moyens pour faire connaître l'information disponible et son accessibilité.
- À partir de septembre, la SAAQ fournira l'état du dossier de comportement du propriétaire et exploitant à la CTQ pour que celle-ci l'insère à ses envois réguliers d'avis de mise à jour d'inscriptions. La SAAQ demeure répondante de l'information transmise sur l'état du dossier du propriétaire et exploitant de véhicules lourds.

*Dates ultérieures*

- Mise en place de l'inforoute pour l'accès au dossier de conduite et au permis de conduire (juin 2001).
- Étude d'opportunité de modifications de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et de la Loi d'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

## **5. APPROFONDIR NOTRE EXPERTISE POUR MIEUX CONNAÎTRE LES CAUSES D'ACCIDENTS**

### **OBJECTIFS**

#### **□ Maximiser l'utilisation de l'information existante**

*Fin de l'année*

- Bilan routier, y incluant les facteurs d'accidents impliquant des camions lourds en 1999.
- Bilan statistique caractérisant les accidents impliquant les véhicules lourds : victimes, conducteurs, circonstances, environnement routier, etc.
- Promotion des principaux constats.

#### **□ Améliorer le contenu du rapport d'accident**

*Fin de l'année*

- Détermination des modifications souhaitées par le MTQ et certaines municipalités.

*Dates ultérieures*

- Révision définitive du contenu du rapport d'accident avec les autres intervenants, entre autres les policiers (décembre 2001).
- Mise en vigueur de ce formulaire.

#### **□ Réaliser des études complémentaires nécessaires à la connaissance des causes d'accidents**

Projet de recherche : étude croisée de trois accidents mortels impliquant un véhicule lourd.

*Fin de l'année*

- Rapport final.

**6. METTRE EN PLACE UN GROUPE D'EXPERTS POUR IDENTIFIER LES  
CAUSES D'ACCIDENTS MAJEURS IMPLIQUANT UN VÉHICULE LOURD**

**OBJECTIFS**

*Juin 2000*

- Indication des organismes concernés : rôle, responsabilités, moment d'intervention, pouvoir, etc.
- Détermination de l'information nécessaire.

*Fin de l'année*

- Définition d'un accident majeur.
- Accessibilité à l'information.
- Responsabilités des intervenants.
- Définition du processus d'implantation.

*Dates ultérieures*

- Mise en place du projet.

## LA MISE EN ŒUVRE DE PROGRAMMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### 7. ACCROÎTRE LA COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES LOURDS

#### OBJECTIF

#### □ Développer des outils pour accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds

##### *Fin de l'année*

- Au mois de septembre, la SAAQ commencera à distribuer un dépliant d'information pour les conducteurs de véhicules lourds. La distribution s'échelonnera sur une période de deux ans.
- La SAAQ entreprendra une étude sur les moyens de mesurer la compétence des conducteurs à risque et ayant des comportements délinquants.

##### *Dates ultérieures*

- Une étude, sous la responsabilité de la SAAQ, concernant la pertinence d'épurer le bassin de titulaires de permis de conduire de classe 1 débutera au mois de décembre 2000.

## **8. AMÉLIORER LA COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES DE PROMENADE**

### **OBJECTIFS**

- **Développer des outils de sensibilisation pour les conducteurs de véhicules de promenade afin de leur faire connaître les limites de manœuvrabilité d'un véhicule lourd**

*Juin 2000*

- Impression par la SAAQ du guide corrigé « Conduire un véhicule de promenade ».
- Publication de textes par le CAA dans quatre quotidiens québécois afin de sensibiliser les conducteurs de véhicules récréatifs aux particularités liées au dépassement de véhicules lourds.

- **Introduire des questions portant sur la manœuvrabilité des véhicules lourds dans l'examen de conduite de véhicules de promenade**

*Dates ultérieures*

- Modifications de l'examen de conduite de véhicules de promenade (janvier 2001).

## **9. SENSIBILISER LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS À LEURS OBLIGATIONS**

### **OBJECTIFS**

- **Mettre en place un système d'aide aux entreprises et un programme d'information destiné aux futurs PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS**

#### *Juin 2000*

- Les entreprises se sont engagées dans la préparation de politiques et de programmes de sécurité routière lors de l'inscription aux registres de la CTQ.
- Dans le contexte de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (loi 430), la CTQ, le MTQ et la SAAQ termineront à la fin du mois de juin 2000 une troisième tournée d'information. Plus de 10 000 transporteurs auront été rencontrés à cette date. Par ailleurs, l'ACQ a formé 3 493 personnes pour un total de 22 816 heures. L'APAQ a formé 240 personnes et l'ATEQ 985, pour un total de 539 entreprises. Pour sa part, l'APCRIQ a rencontré au total 625 entreprises concernant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds.
- La CTQ a mis en place un système de suivi en entreprises et a préparé un examen portant sur les connaissances en matière de sécurité pour les nouveaux propriétaires et exploitants d'autobus.
- Le projet de loi 135 propose que le ministre des Transports puisse exiger des nouvelles personnes qui s'inscrivent au registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds qu'elles lui fassent la démonstration des connaissances ou des moyens dont elles disposent pour assurer le respect de la sécurité des usagers des chemins ouverts à la circulation publique.

#### *Fin de l'année*

- La CTQ présentera une étude de faisabilité sur l'implantation d'un examen pour mesurer les connaissances en matière de sécurité de tous les nouveaux propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

#### *Dates ultérieures*

- À la suite de l'étude de faisabilité, la CTQ développera l'examen d'évaluation des connaissances en sécurité.

## **10. ÉLABORER UNE CAMPAGNE D'INFORMATION SUR LES CONTRAINTES INHÉRENTES À LA CIRCULATION DES VÉHICULES LOURDS**

### **OBJECTIF**

- **Élaborer le contenu d'une campagne d'information sur le comportement à adopter en présence d'un véhicule lourd**

*Juin 2000*

- Lancement de la campagne d'information sur les angles morts, dans les médias (radio, journaux, panneaux routiers, autocollants apposés sur les véhicules lourds). Cette campagne a été préparée par le gouvernement en collaboration avec l'industrie.

*Fin de l'année*

- Évaluation de la première phase de la campagne d'information.

*Dates ultérieures*

- Déterminer les moyens de diffusion et les thèmes à utiliser pour une prochaine campagne d'information.
- Lancement de la deuxième phase de la campagne d'information.



## **11. ADAPTER LA SIGNALISATION ROUTIÈRE À LA CIRCULATION DES VÉHICULES LOURDS**

### **OBJECTIFS**

- **Procéder à une analyse sommaire des expériences étrangères dans ce domaine**

*Juin 2000*

- Revue exhaustive de littérature.
- Résumé des principales expériences étrangères.
- Résumé des résultats de recherche fait par l'École polytechnique de Montréal.

- **Procéder à l'analyse du comportement des véhicules lourds dans les courbes en regard des vitesses recommandées et de leur centre de gravité**

*Juin 2000*

- Mise en place par le MTQ d'un ensemble de sept panneaux, à titre de projet expérimental, signalant les risques de renversement des véhicules lourds sur le territoire de Boucherville.
- Dépôt d'un mémoire technique par une firme spécialisée en transport portant sur la problématique de circulation des véhicules lourds pour l'île de Montréal.

*Fin de l'année*

- En tenant compte des configurations des véhicules, des types de chargement et des caractéristiques de courbe, le MTQ déterminera les seuils de renversement des véhicules lourds.

*Dates ultérieures*

- Poursuite des travaux relatifs à la problématique de circulation des véhicules lourds pour l'île de Montréal et dépôt d'un rapport final.

- **Étudier la pertinence d'afficher dans les courbes une vitesse recommandée distincte pour les véhicules lourds à la suite de l'analyse du comportement des véhicules lourds (comprenant une analyse des avantages et des inconvénients)**

*Juin 2000*

- Réalisation d'un groupe de discussion auprès des conducteurs de véhicules lourds, des associations de transport et des contrôleurs routiers, pour valider le diagnostic de la problématique de circulation des véhicules lourds sur l'île de Montréal et connaître, entre autres, leur compréhension du message de différents modèles de panneaux.

*Fin de l'année*

- Méthodologie d'identification et d'évaluation des courbes à risque.

*Dates ultérieures*

- Le Comité de signalisation du MTQ normalisera un modèle de panneau signalant le risque de renversement des véhicules lourds.
- Implantation, sur une base expérimentale, de la méthodologie.
- Évaluation de la méthodologie sur la base du risque potentiel (comportement des usagers) et, le cas échéant, sur la base du risque mesuré (données sur des accidents).

## **12. REVOIR LES MÉCANISMES DE CONCERTATION GOUVERNEMENT-INDUSTRIE**

### **OBJECTIFS**

#### **□ Mettre en place une Table permanente de concertation gouvernement-industrie**

*Juin 2000*

- Les comités sectoriels SAAQ-MTQ-Associations sur le contrôle routier poursuivent leurs travaux périodiques.
- La Table permanente se réunit depuis janvier 2000.
- L'UAS en contrôle routier a constitué un comité consultatif avec l'industrie et les autres partenaires.

#### **□ Élargir le mandat de la Table de concertation de façon à tenir compte des besoins de l'ensemble des usagers et des régions**

*Juin 2000*

- Le CAA-Québec a été invité à participer aux travaux de la Table.

#### **□ Élargir les mécanismes de consultation aux régions à partir des structures existantes**

*Fin de l'année*

- Présentation de la liste des comités régionaux existants.
- Sensibilisation des responsables de ces comités aux problèmes de sécurité routière liés à la circulation des véhicules lourds.

## L'ENCADREMENT LÉGISLATIF

### 13. METTRE EN ŒUVRE LE PROGRAMME D'ÉVALUATION DE LA LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS

#### OBJECTIFS

- **Développer des indicateurs de performance qui serviront ensuite à mettre en place le mécanisme d'évaluation de la loi**

*Fin de l'année*

- Un groupe de travail, formé de représentants de la Commission des transports, du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec, a été créé en mars 2000 afin de développer des indicateurs de performance qui permettront d'évaluer la mise en œuvre de la loi et de ses processus (inscription, évaluation et suivi du comportement, sanctions). Un document relatif à la planification de l'évaluation de la loi sera déposé à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds à l'automne 2000.

- **Recenser et compléter les données afin de procéder à l'évaluation de la loi**

*Dates ultérieures*

- Un rapport sur l'évaluation de la mise en œuvre de la loi et de ses premiers effets (phase 1) sera déposé en juin 2001<sup>1</sup>.
- D'autres indicateurs de performance seront développés afin d'évaluer l'efficacité et la pertinence de la loi (phase 2). Ce genre d'indicateurs demande que s'écoule une période d'environ cinq ans avant de pouvoir évaluer l'atteinte des objectifs poursuivis par la loi et la pertinence de correctifs.

---

<sup>1</sup> Des correctifs pourront être apportés à la loi dès le dépôt du rapport de juin 2001.

## 14. RÉVISER LA LÉGISLATION ET LA RÉGLEMENTATION

### OBJECTIFS

- **Déterminer les normes pour lesquelles des correctifs seraient nécessaires afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière ou diminuer les coûts absorbés par l'industrie**

*Fin de l'année*

- L'industrie procède actuellement à l'établissement des normes qui nécessiteraient une révision, en particulier celles qui ont peu d'incidence sur la sécurité tout en constituant des irritants. Un inventaire de celles-ci et les modifications proposées seront déposés à l'automne.
- **Entreprendre des démarches d'amélioration d'harmonisation avec les autres administrations nord-américaines**

Des discussions sont en cours au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), notamment en ce qui concernent les 15 normes du Code canadien de sécurité. Pour l'ensemble des sujets discutés, les travaux d'harmonisation et les manières de faire progressent. Voici un aperçu de l'état d'avancement de certaines de ces normes :

**Norme 9 – Les heures de services** : La version définitive des nouvelles dispositions de cette norme devrait être soumise au conseil d'administration du CCATM pour approbation à l'été 2001.

**Norme 10 - Arrimage** : Le Québec et l'Ontario, par l'intermédiaire du CCATM et de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC), ont participé à l'élaboration d'une norme nord-américaine et en font actuellement la promotion. L'ensemble des administrations canadiennes devrait avoir adopté cette norme au plus tard en juillet 2001. Le gouvernement fédéral américain fera des consultations avant la fin de l'année et devrait également avoir adopté cette norme pour juillet 2001.

**Norme 12 – Les critères d'inspection sur route** : Le Québec a entrepris les simulations afin de déterminer si les critères de mise hors service qu'il propose sont susceptibles de contribuer à une plus grande sécurité sur les routes. Les premières simulations devraient être validées par des essais pratiques. On sera en mesure alors de confirmer ou d'infirmer la position du Québec. L'ASVC et le CCATM sont informés régulièrement de ces travaux. On prévoit la fin des simulations pour l'automne 2000. De plus, le Québec participe activement aux travaux de l'ASVC (région 1) de même qu'aux travaux du groupe de travail sur l'inspection des véhicules.

**Norme 14 – Examens de conformité et cote de sécurité :** Une étude des processus d'évaluation des transporteurs a été confiée à un consultant par Transports Canada afin de déceler les difficultés d'harmonisation sur l'établissement de la cote de sécurité par les administrations. Cette étude est en cours et le Québec a été rencontré. Des résultats préliminaires devraient être déposés au CCATM en juin 2000. Les résultats définitifs sont attendus à l'été 2000. Pour ce qui est de la Loi sur les transports (fédérale), elle a été déposée à la Chambre des communes en mars 2000.

**Norme 15 – Inspection en entreprise :** Cette norme devrait être adoptée par le CCATM en juin 2000. Le Québec soutient qu'un financement particulier doit être consenti par le gouvernement fédéral pour effectuer les inspections en entreprises additionnelles, c'est-à-dire celles qui ne sont pas déjà prévues au plan de travail du contrôle routier, qu'impose cette norme révisée.

En ce qui concerne les normes suivantes :

**Transport des matières dangereuses :** Le Québec modifie sa réglementation afin notamment de l'harmoniser avec celle du gouvernement canadien. On prévoit sa mise en vigueur au printemps 2001.

**Charges et dimensions des véhicules lourds :** Le Québec et l'Ontario ont élaboré un accord de principe en mai 2000, par lequel les deux administrations s'engageront à ajuster leurs normes pour les configurations des véhicules les plus usuels, soit les tracteurs et les semi-remorques à cinq, six et sept essieux, au plus tard pour le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Cette action devrait avoir un effet d'entraînement sur les autres administrations canadiennes. Ce dossier est discuté au Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du Canada.