



Rapport

de la

TABLE DE CONCERTATION

GOUVERNEMENT-INDUSTRIE

SUR LA SÉCURITÉ

DES VÉHICULES LOURDS

Québec 



Rapport

de la

TABLE DE CONCERTATION

GOUVERNEMENT-INDUSTRIE

SUR LA SÉCURITÉ

DES VÉHICULES LOURDS

Remis au
ministre des Transports du Québec,
monsieur Guy Chevette

Juin 1999

Québec 

Production

Direction des communications
Ministère des Transports du Québec

Rédaction

Michel Robert, secrétaire de la table de concertation
Gilles Gonthier
Pierre Mercier
Hélène Poulin
Alain Turcotte

Révision linguistique

Andrée LeMay

Mise en forme du texte

Johanne Grenon

Conception graphique

Axiome Communication

Pour obtenir d'autres exemplaires de cette publication,
il suffit de téléphoner au (418) 643-6864 (Québec),
ou (514) 873-2605 (Montréal) ou d'écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications
Ministère des Transports
700, boul. René-Lévesque Est, 27^e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Site Internet du ministère des Transports du Québec :
www.mtq.gouv.qc.ca

Dépôt légal - Bibliothèque nationale du Québec 1999
ISBN : 2-550-34565-7

Table des matières

Le contexte du rapport	7
La composition de la table de concertation	8
Son fonctionnement	9
Les recommandations	10
Les priorités	13
Le contrôle routier	14
1. Amélioration des interventions en contrôle routier	14
2. Combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds	17
L'expertise et la recherche	19
3. Évaluer quels sont les bénéfices pour les entreprises à être sécuritaires et conformes aux normes	19
4. Rendre plus accessible aux propriétaires et aux exploitants de véhicules lourds l'information disponible à la SAAQ et à la CTQ	21
5. Approfondir notre expertise pour mieux contrer les causes d'accidents	22
6. Mettre en place un groupe d'experts pour identifier les causes des accidents majeurs impliquant un véhicule lourd	25

La mise en œuvre de programmes de sécurité routière	27
7. Accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds	27
8. Améliorer la compétence des conducteurs des véhicules de promenade	29
9. Sensibiliser les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à leurs obligations	31
10. Élaborer une campagne d'information sur les contraintes inhérentes à la circulation des véhicules lourds	33
11. Adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds	35
12. Revoir les mécanismes de concertation gouvernement-industrie	37
L'encadrement législatif	39
13. Mettre en oeuvre le programme d'évaluation de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	39
14. Réviser la législation et la réglementation	40
Aperçu à plus long terme et conclusion	42

Avant-propos

La table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds représente une occasion unique, pour les principaux acteurs de l'industrie du transport routier et des organismes publics concernés, d'agir en partenariat.

Élaborées au fil de nos rencontres, les mesures retenues le sont parce que nous sommes convaincus qu'elles apporteront des bénéfices tangibles dans la réduction du nombre d'accidents impliquant au moins un véhicule lourd. De plus, ces mesures pourraient être mises en œuvre à court terme, soit d'ici un an.

Ce rapport faisant l'objet d'un consensus entre tous les membres de la table de concertation, nous l'avons donc signé conjointement de façon à souligner notre conviction quant à la pertinence de nos recommandations.



Claire Monette

Coprésidente de la table de concertation
Sous-ministre adjointe
Ministère des Transports du Québec



Claude Pigeon

Coprésident de la table de concertation
Vice-président exécutif
Association du camionnage du Québec



Raymond Anctil

Directeur général
Association canadienne du camionnage
d'entreprise



Clément Bélanger

Président
Association nationale des camionneurs
artisans inc.



Richard Bickley

Président du conseil
Association canadienne
de transport industriel



Raymond Boisvert

Vice-président aux opérations régionales
Société de l'assurance automobile
du Québec



Jean Boulet

Directeur
Direction de la sécurité en transport
Ministère des Transports du Québec



Daniel Brulotte

Président
Association des propriétaires de camions
remorques indépendants du Québec



Pierre Deschamps

Directeur des teamsters, Québec
Fédération des travailleurs et travailleuses
du Québec



Romain Girard

Directeur général
Association des propriétaires d'autobus
du Québec



Louis Gravel

Président
Commission des transports
du Québec



Louise Guimond

Vice-présidente à la sécurité routière
Société de l'assurance automobile
du Québec



Luc Lafrance

Directeur général
Association du transport
écologique du Québec



Serge Leclerc

Président
Association du camionnage du Québec



Claude Mc Manus

Directeur général adjoint
Sûreté du Québec

Le contexte du rapport

S'il y a un sujet qui fait l'unanimité dans nos sociétés modernes, c'est bien celui de la sécurité des personnes. En participant à une table de concertation créée autour de ce thème, nous sommes convaincus de nous engager dans la bonne direction.

Bien que le bilan routier affiche d'année en année une diminution notable du nombre des victimes de la route, il n'en demeure pas moins que les automobilistes ressentent un sentiment d'insécurité causé en grande partie par l'augmentation du trafic en général et du nombre de véhicules lourds, par leur manque de connaissances concernant la manoeuvrabilité des véhicules lourds, ainsi que par l'impact médiatique des accidents graves impliquant un véhicule lourd qui, hélas, se produisent encore trop souvent.

Cependant, nous sommes convaincus qu'il est possible d'améliorer la sécurité sur nos routes, même s'il reste encore plusieurs défis à relever, notamment la réduction du nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd. Nous nous sommes donc fixé comme premier objectif d'améliorer le bilan routier des véhicules lourds.

Dans la foulée de l'adoption, en juin 1998, de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, cette table de concertation constitue le lieu par excellence pour en soutenir la mise en œuvre, puisque ses membres appuient sans équivoque la Loi et misent sur les résultats attendus.

La table de concertation réunit des représentants de plusieurs organisations des secteurs public et privé. La création de cette table de concertation a pour effet, d'une part, d'améliorer la coordination des actions entre la Commission des transports du Québec (CTQ), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), les corps policiers et l'industrie. D'autre part, les partenaires contribuent, dans leur domaine de compétence respectif, à accroître la sécurité routière. Ainsi, les trois organismes publics (CTQ, MTQ et SAAQ) déterminent les orientations générales par des politiques, un encadrement légal et normatif, et par des règles administratives. Par exemple, la Loi donne à la Commission des transports du Québec le pouvoir de sanctionner les délinquants, ce qui peut impliquer le retrait du droit de circuler. Cet encadrement légal et normatif régit donc le transport des personnes et des marchandises par véhicule lourd sur le réseau routier québécois.

Pour leur part, les corps policiers et la Société de l'assurance automobile du Québec exercent les activités de contrôle et appliquent les dispositions pénales à ceux qui enfreignent les lois et les règlements. Quant à l'industrie, il lui incombe d'intégrer à ses opérations les normes édictées par les organismes gouvernementaux et d'adopter des comportements en accord avec la sécurité dans les transports.

* Ci-après appelée la Loi.



La 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 (camion et autobus), de la plus importante association syndicale de conducteurs de camion (la FTQ), de la Sûreté du Québec et, comme on l'a vu plus haut, des représentants des trois organismes gouvernementaux impliqués dans le suivi, le contrôle et l'élaboration des normes, soit la CTQ, la SAAQ et le MTQ. Elle est coprésidée par un représentant de l'Association du camionnage du Québec (ACQ) et par la sous-ministre adjointe des politiques et de la sécurité en transport du ministère des Transports.

Les porte-parole de l'industrie représentent les associations suivantes :

- l'Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE);
- l'Association canadienne de transport industriel (ACTI);
- l'Association du camionnage du Québec (ACQ);
- l'Association nationale des camionneurs artisans inc. (ANCAI);
- l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ);
- l'Association des propriétaires de camions-remorques indépendants du Québec (APCRIQ);
- l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ);
- la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ).

De plus, la Ligue de sécurité du Québec et le Club automobile (CAA) ont participé à des comités techniques.

Tous les membres peuvent agir, dans leur champ de compétence respectif, pour influencer l'amélioration du bilan routier. Les problématiques présentées dans ce rapport et les recommandations qui en découlent reflètent une diversité d'expertise. Et c'est justement cette diversité qui est à la base de la justesse et de la pertinence des analyses et des recommandations.

Son fonctionnement

C'est le 1^{er} mai 1998 que le ministre des Transports annonce son intention de créer une table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. Les travaux débutent en juillet. En septembre, quatre groupes de travail réunissant des membres de diverses associations analysent la problématique sous les quatre aspects suivants : législation et conformité, compétence des intervenants, perspectives d'amélioration du bilan routier et données sur les causes d'accidents. Les trois premiers groupes de travail sont présidés par les représentants de l'industrie et celui sur les causes d'accidents par la Sûreté du Québec.

Depuis, les groupes de travail ont déposé leurs rapports qui contenaient une série de propositions réalisables à court (1 an), à moyen (1 à 3 ans) et à long terme (3 à 5 ans).

Les membres de la table de concertation ont ensuite sélectionné les recommandations qu'ils jugeaient prioritaires et qui pourraient être mises en œuvre à court terme. Ce sont ces recommandations que l'on retrouve dans le présent document.

Les recommandations

Les mesures retenues à court terme sont regroupées sous quatre thèmes : contrôle routier, expertise et recherche, mise en œuvre de programmes de sécurité routière et, enfin, encadrement législatif.

D'abord, il s'avère inévitable qu'il faille renforcer le volet coercitif. Il existe, parmi les usagers de la route et la clientèle d'un service de transport ou autre, une minorité délinquante auprès de laquelle les campagnes d'information n'ont pas d'effet. Les mesures dissuasives visent alors à protéger la majorité des citoyens et à valoriser leurs efforts et leurs investissements en sécurité routière. Il s'agit ici de renforcer le **contrôle routier et policier** tout en assurant l'équité. Les porte-parole de l'industrie représentent des transporteurs qui investissent déjà beaucoup dans les mesures de conformité, et ils souhaitent que la concurrence déloyale des délinquants chroniques cesse définitivement.

Nous avons ensuite identifié les domaines de **l'expertise et de la recherche en sécurité routière**. Il s'agit ici de cerner avec plus de précision les causes et les facteurs d'accidents. Rappelons que les comportements humains constituent la principale cause d'accidents, bien avant le mauvais état des véhicules et des infrastructures.

Un troisième bloc de mesures regroupe des recommandations pour que l'acquisition de connaissances se traduise par un accroissement de la sécurité. L'amélioration de la compétence des conducteurs de véhicules lourds et de promenade, ainsi que des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds fera en sorte qu'ils adopteront des comportements plus sécuritaires. À cet égard, nous proposons **la mise en œuvre, à court terme, de programmes de sécurité routière**. Ces mesures se situent sur le plan de la communication, de l'incitation et de la concertation.

Enfin, nous retrouvons deux mesures qui ont trait à **l'encadrement législatif**. Celles-ci visent à évaluer l'efficacité de la Loi et, de façon générale, à procéder à la révision des lois et règlements en matière de sécurité routière.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Le contrôle routier

1- Améliorer les interventions en contrôle routier

- Accroître les ressources.
- Cibler les délinquants.

2- Combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds

- Cibler les secteurs où la vitesse est la principale cause d'accidents.
- Accroître les ressources humaines et technologiques consacrées au contrôle de la vitesse.

L'expertise et la recherche

3- Évaluer quels sont les bénéfices pour les entreprises

à être sécuritaires et conformes aux normes

- Établir quel est le coût de la gestion de la sécurité pour une entreprise.
- Évaluer le coût de la délinquance.
- Encourager les entreprises par un programme de reconnaissance de l'excellence.

4- Rendre plus accessible aux propriétaires et aux exploitants de véhicules

lourds l'information disponible à la SAAQ et à la CTQ

- Faciliter l'accès à l'information la plus récente contenue dans les dossiers des propriétaires, des exploitants et des conducteurs de véhicules lourds.

5- Approfondir notre expertise pour mieux contrer les causes d'accidents

- Analyser les causes d'accidents et améliorer les sources de données (dont le rapport d'accident).

6- Mettre en place un groupe d'experts pour identifier

les causes d'accidents majeurs impliquant un véhicule lourd

- Implanter un programme d'analyse et de suivi des accidents majeurs impliquant un véhicule lourd.

La mise en œuvre de programmes de sécurité routière

7- Accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds

- Évaluer les conducteurs en fonction de leur comportement et de leur performance en matière de sécurité.

8- Améliorer la compétence des conducteurs de véhicules de promenade

- Inclure dans l'examen d'obtention du permis de conduire des questions portant sur la manoeuvrabilité des véhicules lourds.

9- Sensibiliser les propriétaires et les exploitants de véhicules

lourds à leurs obligations

- Mettre en place un système d'aide aux entreprises et un programme d'information destiné aux futurs entrepreneurs.

10-Élaborer une campagne d'information sur les contraintes

inhérentes à la circulation des véhicules lourds

- Modifier les habitudes de conduite des automobilistes pour un partage sécuritaire de la route avec les véhicules lourds.

11-Adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds

- Apporter les corrections nécessaires à la signalisation des courbes et des pentes.

12-Revoir les mécanismes de concertation gouvernement-industrie

- Confirmer le caractère permanent des activités de la table de concertation.
- Élargir le mandat de la table de concertation et établir une dynamique régionale qui prend en compte la problématique du transport et de la circulation des véhicules lourds.

L'encadrement législatif

13-Mettre en oeuvre le programme d'évaluation de la Loi

concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

- Développer les indicateurs de performance.
- Évaluer, pour 2001, l'efficacité de la Loi.

14-Réviser la législation et la réglementation

- Améliorer les normes de sécurité dans un contexte nord-américain.

Les priorités

Parmi les quatorze recommandations de la table de concertation, celle-ci en identifie cinq qu'elle considère prioritaires; ce sont les recommandations 1, 2, 3, 7 et 10.

En effet, les membres de la table privilégient d'abord les mesures de contrôle (recommandations 1 et 2), la promotion de la sécurité (recommandations 3 et 10) et l'amélioration des compétences des conducteurs (recommandation 7). Et cela, sans pour autant atténuer l'importance des autres mesures qui ont aussi été sélectionnées parmi un éventail plus large.

Le contrôle routier

1- Améliorer les interventions en contrôle routier

Problématique

- Depuis quelques années, les associations de l'industrie du transport routier indiquent qu'il y a une insuffisance de contrôle routier. Par conséquent, les transporteurs les plus importants, dont les circuits desservis croisent les postes de contrôle routier, sont sujets à un nombre plus élevé de vérifications que les autres transporteurs. À court terme, le coût de la délinquance devient alors inférieur au coût de la conformité; il en résulte donc un déséquilibre concurrentiel. Dans ces conditions, la concurrence commerciale s'exerce au détriment de la sécurité et de la protection du réseau routier.
- L'analyse de la SAAQ, réalisée dans le cadre de la demande d'augmentation des effectifs en contrôle routier, indique, entre autres, que le manque de ressources et un besoin de révision des stratégies de contrôle font en sorte qu'il y a peu de contrôle durant certaines périodes (nuit, fin de semaine ou jours fériés), que les visites en entreprises ne couvrent que 5 % des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, et que la surveillance de l'état mécanique des véhicules est insuffisante.
- Les situations les plus problématiques et les plus à risque (état mécanique et ronde de sécurité, heures de conduite, délinquants chroniques) demandent des contrôles plus systématiques que pour les autres normes que doivent respecter les utilisateurs de véhicules lourds. Quoique l'état mécanique soit un facteur non négligeable, les intervenants reconnaissent que l'élément humain est, de loin, le facteur d'accident le plus important et que l'intervention directe d'un contrôleur a un effet positif sur la réduction des risques d'accident.
- La performance des activités de contrôle doit s'évaluer principalement par la réduction du nombre d'accidents et l'amélioration du bilan routier annuel constitué par la SAAQ, par de meilleures statistiques sur l'amélioration du taux de conformité et sur le nombre et la qualité des dossiers référés à la CTQ par la SAAQ. L'évaluation de la performance du contrôle routier ne doit pas prendre en considération uniquement la somme des amendes payées par les contrevenants.

Objectif à moyen et à long terme

- Organiser le contrôle du transport routier de façon à intervenir sur les facteurs les plus à risque en matière de sécurité et à ramener le coût de la conformité en bas du coût de la délinquance. La sécurité routière et le rétablissement de l'équité au sein de l'industrie sont deux éléments importants qui vont de pair.

Objectifs à court terme

- Poursuivre la révision des façons de faire en matière de contrôle routier.

Sans attendre un accroissement des effectifs, la SAAQ a déjà apporté des modifications à ses activités liées au contrôle routier en :

- effectuant une meilleure surveillance de jour et de nuit;
 - augmentant le nombre des vérifications mécaniques sur la route;
 - médiatisant les résultats des opérations de contrôle.
- Cibler les interventions pour contrer les situations les plus à risque (la délinquance) par les actions suivantes :
 - analyser les données disponibles sur la délinquance et les accidents afin d'identifier les règles de sécurité qui, lorsqu'elles ne sont pas respectées, représentent le plus de risques;
 - utiliser les données de la Politique administrative sur l'évaluation des utilisateurs de véhicules lourds pour identifier les entreprises plus délinquantes, et déterminer quelles seraient les opérations de contrôle sur la route et en entreprise à mettre en place;
 - développer et favoriser l'utilisation des nouvelles technologies à des fins de contrôle (ordinateurs de bord, transpondeurs, GPS, Internet);
 - identifier et promouvoir des mesures pour contrer les dépassements du nombre permis d'heures de conduite. Faire la promotion de ces mesures dans les administrations nord-américaines pour une utilisation uniforme éventuelle;
 - regrouper l'information sur la délinquance des usagers du réseau routier;
 - améliorer le partenariat régional d'intervention entre les contrôleurs de la SAAQ et les forces policières de la SQ et des municipalités.

- Accroître les ressources affectées au contrôle routier.
 - tous les membres de la table de concertation conviennent qu'il y a un besoin urgent d'ajouter des nouvelles ressources pour améliorer le contrôle routier;
 - ces ressources doivent être uniquement affectées aux activités de contrôle, principalement en matière de sécurité routière et de protection du réseau routier;
 - elles doivent être orientées vers les priorités suivantes :
 - *application de la Loi (respect de la Loi et meilleur contrôle des délinquants) et du Code de la sécurité routière;*
 - *augmentation des inspections mécaniques et du contrôle des heures de conduite;*
 - *visites des entreprises qui ne font pas ou peu l'objet de contrôle sur la route.*

- Il y aurait également lieu de considérer l'ajout d'autres ressources, si les résultats espérés ne sont pas atteints avec la première vague d'accroissement des ressources.

Responsable

- La SAAQ.

Coûts

- 10,1 M\$ par année, pour une augmentation de 125 postes équivalents temps complet répartis ainsi : 30 inspecteurs en vérification mécanique, 45 inspecteurs en entreprise et 50 contrôleurs routiers.

2- Combattre l'excès de vitesse des véhicules lourds

Problématique

La vitesse excessive est la cause principale de plusieurs accidents impliquant les camions lourds, sans égard à la responsabilité. Elle constitue également un facteur d'accident important chez les usagers de la route autres que les camionneurs.

- Les données disponibles, tirées du rapport complémentaire d'accident, indiquent que la «conduite/vitesse imprudente» compte pour :
 - 41,6 % des décès lors d'un accident impliquant un **camion lourd seul** pour la période 1990-1997;
 - 27,3 % des décès impliquant un camion lourd dans l'ensemble des accidents pour la période 1992-1996.
- La diminution de la surveillance policière pourrait en partie expliquer cette situation (ressources humaines et financières).
- À vitesse égale, un véhicule lourd exige une distance plus longue pour freiner et s'arrêter.

Objectifs à moyen et à long terme

- Identifier les principaux paramètres permettant de mieux cibler les endroits où la vitesse est un des facteurs contribuant aux accidents impliquant un véhicule lourd.
- Mettre à jour les relevés de vitesse par types de véhicules sur les diverses routes du Québec (zones de 50 km/h, 70 km/h, 90 km/h et 100 km/h).
- Contribuer à l'amélioration de l'image de l'industrie du transport routier. Les craintes des autres usagers de la route sont souvent tributaires des perceptions qu'ils ont de ces poids lourds et de leur vitesse.

Objectifs à court terme

- Déterminer, évaluer et mettre en oeuvre les divers moyens techniques disponibles pour contrôler la vitesse. L'industrie considère toutefois que le Québec ne peut adopter des mesures technologiques plus restrictives qui auraient pour effet de pénaliser les entreprises québécoises au profit des entreprises étrangères. Les technologies de contrôle de la vitesse sont complémentaires à l'intervention des policiers dont la présence sur le réseau routier demeure indispensable.
- Mieux identifier les accidents impliquant des véhicules lourds où la vitesse semble être un facteur déterminant.
- Sensibiliser les policiers à l'importance de contrôler davantage la vitesse des véhicules lourds compte tenu des risques qu'ils représentent.
- Viser une plus grande coordination entre les corps policiers dans les opérations de contrôle de la vitesse des véhicules lourds.
- Accroître les ressources affectées au contrôle de la vitesse permise.
 - Tous les membres de la table de concertation conviennent qu'il y a lieu d'ajouter des nouvelles ressources pour améliorer le contrôle de la vitesse permise.
 - Ces ressources devraient être affectées en priorité à la surveillance des routes identifiées comme étant les principaux corridors pour le transport.

Responsables

- Le MTQ, la SAAQ, les corps policiers. Les corps policiers devraient être les seuls maîtres d'œuvre du contrôle de l'excès de vitesse, alors que le rôle des autres organismes consisterait à apporter leur expertise dans l'analyse des accidents et des zones plus à risque.

Ressources

- Les organismes responsables ont besoin de ressources financières, humaines et matérielles supplémentaires pour réaliser leur mandat. Il est urgent d'intervenir, il s'agit d'une intervention relativement simple, pour peu que les autorités soient prêtes à y consacrer les ressources financières et humaines nécessaires.

L'expertise et la recherche

3 - Évaluer quels sont les bénéfices pour les entreprises

à être sécuritaires et conformes aux normes

Problématique

- Les utilisateurs de camions et d'autobus doivent investir pour mettre en place des programmes de sécurité et se conformer aux dispositions législatives y compris celles concernant la protection du réseau routier. La mise en place et la gestion de tels programmes requièrent souvent des ressources humaines, matérielles et financières supplémentaires, alors que les bénéfices ne se font sentir qu'après plusieurs années.
- L'appréhension de l'ampleur des coûts associée à la mise en place et au maintien des mesures de sécurité et de conformité semble décourager certains propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ces derniers **préfèrent miser sur des gains à court terme** en négligeant certains aspects liés à la sécurité et à la conservation des infrastructures routières. Ils peuvent ainsi offrir, à court terme, des coûts de transport très avantageux qui défavorisent les entreprises qui investissent dans les programmes de sécurité et de conformité. Bien que ces derniers soient avantagés à plus long terme, ils doivent néanmoins subir, dans l'immédiat, une concurrence déloyale et inéquitable, ce qui est de nature à inciter un nivellement vers le bas.
- Pour les utilisateurs de véhicules lourds, la connaissance des bénéfices associés à la mise en place de programmes de conformité aux normes et de sécurité **pourra inciter les entreprises à passer à l'action**. Cependant, il n'existe pas de documentation exhaustive sur ce sujet.
- Dans le même ordre d'idée, le manque de documentation sur l'adéquation entre le respect des normes et la sécurité n'encourage pas la mise en œuvre de ces programmes à l'intérieur des entreprises. **La crainte d'investir dans des «normes de papier» plutôt que de produire des résultats concrets en sécurité constitue un handicap à surmonter.**

Objectifs à moyen et à long terme

- Effectuer une recherche sur le lien entre les programmes de sécurité et de conformité aux normes et la sécurité routière, ainsi que sur les bénéfices découlant de leur mise en place.
- Il serait ensuite important de promouvoir la mise en place de ces programmes dans toutes les entreprises, quelle que soit leur taille. Il s'agit d'établir comment des objectifs de sécurité peuvent concorder avec des objectifs de rentabilité.

Objectifs à court terme

- Dans un premier temps, il y a lieu d'évaluer l'importance des investissements requis pour mettre en place et maintenir des mesures de sécurité et de conformité. **C'est la détermination du coût de la conformité et de la gestion de la sécurité.**
- Par la suite, il devient nécessaire de déterminer les coûts liés à l'absence de mesures de sécurité.
- Les inconvénients liés à la non-conformité serviront à établir le coût de la délinquance.
- En parallèle, il est important de développer un modèle pour un **programme de reconnaissance de l'excellence** qui donnerait des bénéfices aux transporteurs qui respectent les normes de sécurité, ou qui innovent en ce domaine (par exemple, un contrôle plus flexible ou moins fréquent, une réduction de certains tarifs). Il faut récompenser les bons transporteurs pour les inciter à poursuivre dans cette voie, et séduire d'autres transporteurs qui pourraient être intéressés à rejoindre le club sélect des transporteurs émérites.

Responsables

- Le MTQ, en collaboration avec la SAAQ et l'industrie, superviserait des études portant sur divers aspects de cette problématique. L'industrie, en collaboration avec le MTQ et la SAAQ, aurait la responsabilité de la gestion du programme de reconnaissance de l'excellence. Le partenariat est en effet essentiel, car certains bénéfices liés au programme devront être consentis par les autorités.

Coûts

- Le projet d'étude prendra de 18 à 24 mois; on prévoit un budget de l'ordre de 80 000 \$ à 100 000 \$.

4 - Rendre plus accessible aux propriétaires et aux exploitants

de véhicules lourds l'information disponible à la SAAQ et à la CTQ

Problématique

- Afin d'assumer leurs responsabilités, les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds doivent, en tout temps, avoir accès rapidement à de l'information complète, notamment pour effectuer des ajustements à leurs programmes de sécurité.
- Le système d'information doit pouvoir donner accès au dossier des propriétaires et des exploitants ainsi qu'à celui des conducteurs de véhicules lourds. Le dossier sur le comportement des conducteurs comprendra des informations concernant la conduite du véhicule lourd et du véhicule de promenade.
- Toutefois, les dossiers des conducteurs, des propriétaires et des exploitants pouvant évoluer rapidement, il est souvent difficile pour les entreprises d'obtenir l'information la plus récente.

Objectif à moyen et à long terme

- Améliorer la diffusion de l'information pour que les propriétaires et exploitants de véhicules lourds puissent prendre les mesures correctrices qui s'imposent au sein de leurs entreprises.

Objectif à court terme

- Faire connaître l'information disponible à la SAAQ et à la CTQ, ainsi que les moyens de se la procurer rapidement.

Responsables

- La SAAQ et la CTQ.

Coûts

- Pas de coût en 1999.
- 30 000 \$ en 2000.

5 - Approfondir notre expertise pour mieux contrer les causes d'accidents

Problématique

- Certaines informations sont peu ou pas connues des divers intervenants.
- Il est difficile d'avoir une vue d'ensemble des renseignements disponibles et d'établir entre eux des relations de cause à effet.
- Vu leur spécificité ou leur complexité, les informations demeurent inaccessibles et parfois même incompréhensibles ou mal comprises.
- Pour les accidents impliquant au moins un véhicule lourd, il y a un manque de connaissance concernant le profil des conducteurs et des véhicules impliqués, le respect ou non du nombre maximal d'heures de conduite et les caractéristiques de l'infrastructure routière.
- Les informations contenues dans le rapport d'accident et le rapport complémentaire sont parfois imprécises, incomplètes ou encore ne permettent pas d'isoler certains éléments.
- Les policiers ne sont pas ou peu sensibilisés à l'utilisation qui sera faite des informations du rapport d'accident. Ils n'ont pas ou peu de rétroaction sur la façon dont ils complètent les rapports et sont peu informés des retombées visant à améliorer le bilan routier.
- Des moyens technologiques ne sont pas ou peu mis à la disposition des corps policiers pour faciliter leur travail et améliorer la qualité des informations (processus informatisé de collecte de données, GPS, etc.).
- Il y a des coûts importants liés à l'implantation de nouvelles technologies (collecte informatisée, GPS, etc.).
- Il y a aussi un besoin d'information et de recherche pour documenter et soutenir les campagnes de sensibilisation sur le partage de la route et sur le contrôle de la vitesse.

Objectifs à moyen et à long terme

- Améliorer les connaissances concernant l'insécurité routière liée aux accidents impliquant au moins un véhicule lourd.
- Améliorer la qualité des sources d'information.

Objectifs à court terme

- Utiliser les informations existantes pour :
 - soutenir les opérations de contrôle routier et de contrôle des excès de vitesse;
 - permettre l'élaboration des thèmes d'une campagne sur le partage de la route : dépassement, insertion dans la circulation, distances sécuritaires et conduite en fonction des conditions météorologiques, céder le passage, suivre de trop près, importance de maintenir un espace sécuritaire avec un véhicule lourd, largeur des virages, capacité de freinage d'un véhicule lourd, etc.
 - relativiser et synthétiser les informations existantes qui permettent d'orienter les stratégies d'intervention des organismes responsables; ces informations faciliteront notamment l'identification des clientèles à risque.

- Améliorer la qualité de l'information du rapport d'accident et du rapport complémentaire en :
 - informant les policiers sur l'utilisation de l'information contenue dans le rapport d'accident, ainsi qu'en les sensibilisant à l'importance de bien compléter certaines sections du rapport;
 - recommandant au groupe de travail permanent sur le rapport d'accident les modifications à apporter au rapport d'accident ou au rapport complémentaire;
 - révisant, s'il y a lieu, le guide de rédaction, les directives, etc.;
 - facilitant le repérage des accidents par les policiers (implanter des bornes kilométriques dans les zones isolées, favoriser l'implantation de technologies modernes tel le GPS, etc.);
 - favorisant l'implantation d'applications technologiques (de type ATSR : applications technologiques en sécurité routière) pour faciliter la collecte et le traitement de l'information.

- Identifier, planifier et réaliser ou superviser des études complémentaires pour améliorer les connaissances actuelles.

Responsables

- La SAAQ, le MTQ et les corps policiers.
- La SAAQ, le MTQ, plusieurs Cégeps et l'Institut de police pour un programme de formation continue.

Ressources

- La SAAQ, le MTQ et les corps policiers.
- La SAAQ, le MTQ, les Cégeps et l'Institut de police pour un programme de formation continue.
- La SAAQ et le MTQ effectueraient certaines recherches et élaboreraient les plans et devis pour les recherches à contrat. Cela ne demanderait que peu de ressources additionnelles, puisqu'il y a déjà eu des rencontres entre des responsables territoriaux du MTQ et les corps policiers pour traiter de différents sujets dont la fermeture de route, la viabilité hivernale, etc. Il y aurait lieu de prévoir des rencontres similaires pour traiter du rapport d'accident et du rapport complémentaire.

6 - Mettre en place un groupe d'experts pour identifier les causes d'accidents majeurs impliquant un véhicule lourd

Problématique

- Les accidents impliquant un véhicule lourd ont des conséquences habituellement plus graves que ceux impliquant deux véhicules de promenade.
- Le nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd diminue moins rapidement que les autres types d'accidents de la route.
- De 1992 à 1997, il y a eu annuellement environ 500 accidents avec victimes décédées ou ayant subi des blessures graves.
- Plusieurs facteurs se conjuguant, il est parfois difficile d'identifier la cause principale des accidents. De plus, la part due aux dépassements des heures de conduite est complexe à évaluer.
- Le MTQ s'est doté d'une politique de gestion du suivi des accidents mortels : constat sur place dans les 24 heures, suivi et correctifs si nécessaire.
- Il n'y a pas de concertation entre les organismes gouvernementaux concernés; plusieurs enquêteurs se succèdent sur les lieux d'accidents. En effet, les enquêtes réalisées actuellement ne couvrent pas toujours toutes les causes d'accidents. De plus, les différents experts interviennent sans se concerter sur la méthode d'enquête à privilégier.
- Un comité sénatorial a étudié, en mai 1998, une recommandation à l'effet d'étendre le mandat du Bureau fédéral de la sécurité dans les transports (BST) aux accidents majeurs de la route. Cette avenue n'a pas été retenue par le Sénat parce qu'on jugeait, entre autres, ce domaine du ressort des provinces.

Objectifs à moyen et à long terme

- Réduire le nombre d'accidents majeurs.
- Implanter un programme intégré d'analyse et de suivi des accidents majeurs.
- Créer un groupe d'investigation réunissant les experts des organisations concernées.
- Prendre en compte le dossier du conducteur (dont les heures de conduite), l'état des véhicules, l'état de la route et le dossier de l'entreprise.

Objectifs à court terme

- Définir le concept de groupe d'experts, élaborer le projet.
- Établir un protocole d'entente entre les organismes suivants : SQ, SAAQ, MTQ, CTQ, Bureau du coroner et assureurs.
- Désigner les experts et établir les critères d'intervention (les types d'accidents qui feront l'objet d'une enquête).

Responsables

- Le MTQ, les organismes liés par protocole, l'industrie du transport par véhicule lourd et un représentant de l'industrie des assureurs, si leur expertise est requise.

Ressources

Les organismes concernés disposent déjà d'experts et de ressources en ce domaine; il s'agit de :

- la SQ qui effectue environ 230 enquêtes par année sur des accidents;
- du MTQ qui a des experts dans toutes les régions du Québec et dans ses unités centrales;
- la SAAQ (elle réalise aussi des enquêtes) et de la CTQ qui contribueront, entre autres, à fournir les données sur les conducteurs et les entreprises de transport impliqués dans des accidents;
- le groupe d'experts pourrait d'abord enquêter sur les accidents mortels qui surviennent sur le réseau numéroté, en 1998 il y en a eu 89.

La mise en œuvre de programmes de sécurité routière

7 - Accroître la compétence des conducteurs de véhicules lourds

Problématique

- Plusieurs conducteurs de véhicules lourds ne comprennent pas leurs obligations de base. On constate en effet trop d'infractions ayant trait à l'état mécanique du véhicule, aux heures de conduite et à l'arrimage des charges.
- De nouvelles conditions ont été ajoutées récemment pour l'obtention du permis de conduire pour véhicule lourd équipé de freins pneumatiques ou de transmission manuelle. Les actuels titulaires d'un permis de conduire des classes 1, 2 et 3 n'ont donc pas été évalués sur ces aspects.
- Les tâches confiées à la main-d'œuvre en transport dépassent largement la seule conduite des véhicules. La formation offerte vise généralement un ensemble de tâches connexes. Or, le mandat de la SAAQ consiste à évaluer seulement les compétences en sécurité routière des conducteurs de véhicules lourds. De plus, l'ensemble des examens, dont certains datent de plusieurs années, nécessite une mise à jour régulière pour bien évaluer les capacités des futurs conducteurs.

Objectifs à moyen et à long terme

- Rappeler aux détenteurs d'un permis de conduire pour véhicules lourds leurs responsabilités et leurs obligations.
- Établir un mécanisme d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds en fonction de leur comportement et de leur performance en sécurité routière, tout en déterminant un mécanisme graduel d'intervention. Considérer la possibilité d'imposer un examen périodique pour évaluer la compétence de tous les détenteurs de ces permis de conduire.

- Dans le cas des nouveaux conducteurs de véhicules lourds, poursuivre et mener rapidement à terme la révision, amorcée en 1998, des examens pour l'obtention du permis de conduire.

Objectif à court terme

Cette mesure ne comporte que des objectifs à moyen et à long terme.

Responsables

- La SAAQ, les associations d'industrie, Camo-Route, les centres de formation de chauffeurs (les centres de formation en transport routier (CFTR), par exemple) et l'Association sectorielle transport et entreposage (ASTE).

Coûts

- 500 000 \$ pour la période de 2000 à 2005.

8 - Améliorer la compétence des conducteurs de véhicules de promenade

Problématique

- Avec l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes, on remarque depuis quelques années davantage de situations conflictuelles impliquant des véhicules lourds et des véhicules de promenade.
- La manoeuvrabilité d'un véhicule lourd diffère de celle d'un véhicule de promenade. Par exemple, les angles morts sont plus étendus, les manoeuvres de recul plus difficiles, alors que l'accélération et la décélération sont plus lentes.
- Il y a plus de quatre millions de conducteurs de véhicules de promenade qui ne conduisent pas de véhicules lourds. À ceux-ci s'ajoutent, chaque année, environ 185 000 nouveaux conducteurs de véhicules de promenade. Le comportement de ces conducteurs à l'endroit des véhicules lourds s'explique par leur méconnaissance des différences de manoeuvrabilité.
- En 1997, il y a eu plus de 12 000 accidents impliquant un véhicule lourd et un véhicule de promenade. Ces accidents ont un taux de mortalité supérieur aux accidents entre deux véhicules de promenade. Or, il est démontré que le conducteur du véhicule de promenade est responsable de l'accident dans plus de la moitié des cas. Une étude américaine avance même le pourcentage de 73 %.

Objectifs à moyen et à long terme

- Introduire, dans les examens pour l'obtention du permis de conduire pour un véhicule de promenade, des questions portant sur les connaissances de la manoeuvrabilité des véhicules lourds.
- Sensibiliser les conducteurs aux limites de manoeuvrabilité des véhicules lourds.



Objectif à court terme

- Développer des outils de sensibilisation pour les conducteurs de véhicules de promenade afin de leur faire connaître les limites de manoeuvrabilité d'un véhicule lourd. Il pourrait s'agir, dans un premier temps, d'un dépliant que l'on enverrait à chaque conducteur de véhicule de promenade avec le renouvellement de son permis de conduire. La diffusion de messages à la radio et à la télévision pourrait également faire partie d'une campagne sur le partage de la route (recommandation 10).

Responsables

- La SAAQ, en collaboration avec l'industrie du transport routier.

Coûts

- Pour 1999, dépenses effectuées en régie.
- 220 000 \$ pour les années 2000 et 2001.

9 - Sensibiliser les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds à leurs obligations

Problématique

- Les conditions du marché ont changé; la compétition est plus féroce à cause de la mondialisation, de la compétitivité, de la déréglementation et de la livraison à flux tendu (juste à temps).
- Les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds qui ne respectent pas les règles de sécurité peuvent présentement continuer à exploiter leurs entreprises impunément.
- Quoique cela soit totalement inacceptable, certains propriétaires et exploitants sont peu au courant de leurs obligations légales et financières pour respecter les normes de sécurité en vigueur. Avec le temps, plusieurs deviennent alors délinquants et coupent dans les mesures de sécurité. Leur mauvaise gestion peut même les conduire à la faillite. Cette situation touche plus particulièrement les nouveaux propriétaires et les nouveaux exploitants de véhicules lourds.

Objectifs à moyen et à long terme

- Mettre en place des systèmes d'aide aux entreprises en difficulté au moyen des mécanismes d'évaluation prévus dans la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.
- Mettre au point une structure d'information pour les aspirants propriétaires et exploitants de véhicules lourds.
- En plus des programmes existants, développer le parrainage des nouveaux propriétaires et exploitants de véhicules lourds par l'entremise des associations représentant l'industrie du transport routier.
- Mettre au point, à l'intention des éventuels acheteurs d'une entreprise de transport par véhicule lourd, un examen sur leur connaissance de ce secteur d'activités et des obligations auxquelles ils devraient répondre.
- Établir un programme concerté de sensibilisation permanent. Certaines associations offrent déjà de tels services.

Objectif à court terme

Cette mesure ne comporte que des objectifs à moyen et à long terme.

Responsables

- La CTQ, l'industrie, le MTQ et la SAAQ.

Coûts

- 100 000 \$ par année, à partir de l'an 2000.

10-Élaborer une campagne d'information sur les contraintes inhérentes à la circulation des véhicules lourds

Problématique

- La manoeuvrabilité et les limites de visibilité des véhicules lourds sont mal connues des automobilistes.
- Des études québécoises et américaines indiquent que près de 75 % des accidents impliquant un camion lourd avec une automobile sont attribuables à des facteurs humains où les automobilistes sont le plus souvent mis en cause.
- Le nombre de camions lourds (+30 %) en circulation et l'usage des tracteurs semi-remorques pour compte d'autrui (+67 %) n'ont cessé de croître au cours des 20 dernières années (de 1978 à 1998). Cette tendance reflète les besoins exprimés par les requérants de service de transport routier de marchandises.
- Les conducteurs de voitures de promenade ont besoin de connaître les limites propres aux véhicules lourds et aux autobus, de manière à modifier leur comportement à proximité de ces véhicules.
- Le nombre total des accidents avec dommages corporels impliquant les camions lourds s'est maintenu autour de 2200 par année (minimum 2037 et maximum de 2472) au cours des années 1990, malgré les moyens mis en œuvre par les programmes conventionnels de sécurité routière.
- Aux États-Unis, le département des Transports (USDOT) a lancé, en 1998, avec l'appui de l'industrie, un programme de partage de la route sous le slogan «NO-ZONE»; le programme sera en vigueur pour une durée minimale de deux ans.
- Au Canada, la Saskatchewan et le Manitoba, de concert avec le CAA, ont entrepris un programme semblable en 1998. Le CAA Québec envisagerait de faire la même chose d'ici peu.

Objectifs à moyen et à long terme

- Changer les habitudes de conduite des automobilistes roulant à proximité des véhicules lourds.
- Réduire le nombre d'accidents impliquant des automobiles et des véhicules lourds.

Objectifs à court terme

- Élaborer le contenu d'une campagne d'information sur le comportement à adopter en présence d'un véhicule lourd en se référant au modèle de la campagne américaine. Impliquer les associations de l'industrie du transport par véhicules lourds et le CAA Québec dans cette démarche.
- Identifier un thème, par exemple : «Circuler sans risque» ou «Sachez partager la route».
- Déterminer sur quels comportements à risque sera basée la campagne d'information; ce pourrait être, par exemple :
 - les zones à risque des véhicules lourds;
 - suivre de trop près;
 - le freinage brusque;
 - le dépassement avec rangement brusque;
 - l'omission de céder le passage.
- Évaluer les moyens de diffusion les plus appropriés.

Responsables

- Le MTQ, la SAAQ et la CTQ.
- Tous les partenaires de l'industrie et le CAA Québec.

Ressources

- En 1999, planification de la campagne d'information et réalisation de plusieurs activités avec les ressources internes des partenaires.
- Pour les années suivantes (jusqu'à 5 ans), organisation de la campagne et diffusion des messages dans les principaux médias avec les ressources internes et externes nécessaires.

Coûts

- De l'ordre de 1 M \$ par année pour la période 2000-2005.

11 - Adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds

Problématique

- Les vitesses généralement recommandées dans les courbes ne semblent pas correspondre au déplacement sécuritaire des véhicules lourds dont le centre de gravité est plus élevé que celui d'une automobile.
- La méthode utilisée par le ministère des Transports pour déterminer la vitesse recommandée est la méthode de l'inclinomètre à bille qui est également utilisée pour les véhicules automobiles.
- Certaines recherches ont mis en évidence que la vitesse recommandée par la signalisation avait moins d'influence sur le comportement du conducteur que le pictogramme à flèche courbée.
- Les données statistiques à ce sujet sont disponibles depuis avril 1999.

Objectifs à moyen et à long terme

- Mieux adapter la signalisation routière à la circulation des véhicules lourds.
- Apporter les corrections nécessaires à la signalisation dans les courbes sur les routes, les autoroutes ou dans les bretelles de routes ou d'autoroutes, de manière à inciter les conducteurs à réduire leur vitesse.
- Réduire le nombre d'accidents des véhicules lourds dans les courbes ou les bretelles de routes et d'autoroutes.

Objectifs à court terme

- Déterminer les avantages et les inconvénients d'une signalisation spécifique aux véhicules lourds.
- Procéder à l'analyse du comportement des véhicules lourds dans les courbes, en regard des vitesses recommandées et de leur centre de gravité.
- Étudier la pertinence d'afficher, dans les courbes, une vitesse recommandée distincte pour les véhicules lourds.
- Procéder à une analyse sommaire des expériences étrangères dans ce domaine.

Responsable

- Le MTQ.

Ressources

- Le MTQ dispose de l'expertise de ses bureaux régionaux et de ses unités centrales pour cerner les éléments de cette problématique.

Coûts

- Un budget de l'ordre de 50 000 \$ pourrait être nécessaire pour une étude qui proposerait les meilleures solutions. Les coûts de l'implantation d'une nouvelle signalisation devront aussi être déterminés et, s'il y a lieu, assumés par les autorités responsables de l'entretien du réseau routier.

12- Revoir les mécanismes de concertation gouvernement-industrie

Problématique

- Le partenariat gouvernement-industrie est à l'origine de la table de concertation. Cette expérience positive doit se poursuivre pour :
 - effectuer le suivi des mesures adoptées;
 - proposer des mesures à plus long terme;
 - soutenir la mise en œuvre de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds;
 - renforcer le partenariat gouvernement-industrie.
- Le processus actuel de concertation entre l'État et l'industrie sur le contrôle routier est basé sur des comités sectoriels nationaux et permanents regroupant la SAAQ, le MTQ et les associations de chaque secteur de l'industrie. On note cependant quelques faiblesses dans le fonctionnement : les échanges ne tiennent pas compte des particularités régionales; les requérants de services et l'ensemble des forces de contrôle ne sont pas tous présents autour de la table, alors que les sujets touchent souvent des problèmes qui concernent plusieurs organismes (sécurité des véhicules, fatigue des conducteurs, etc.).
- Le besoin de régler des problèmes liés au contrôle routier ou à l'adoption de nouveaux règlements peut être comblé par la mise sur pied, de concert avec l'industrie, de tables de concertation sectorielle *ad hoc*.
- Concernant la concertation entre les organismes ayant des responsabilités complémentaires en sécurité routière, tels le MTQ, la CTQ et la SAAQ, il existe des faiblesses dans le processus de consultation et de suivi des travaux permettant l'acquisition de connaissances en matière de sécurité, et lorsqu'il est question d'élaborer ou de modifier des normes.
- Compte tenu que la sécurité des déplacements sur le réseau routier dépend pour une bonne part d'un partage harmonieux du réseau entre les usagers, il s'avère important d'associer des représentants des automobilistes aux travaux de la table de concertation.

Objectif à moyen et à long terme

- Améliorer, par la concertation, les interventions en matière de sécurité routière.

Objectifs à court terme

- Confirmer le caractère permanent des activités de la table de concertation gouvernement-industrie.
- Élargir le mandat de la table de concertation qui :
 - se réunira deux fois par année pour analyser les rapports qui proviennent de sources différentes (SAAQ, SQ, CTQ, bilan routier, résultats du contrôle routier, rapports d'étape, etc.), afin d'établir certaines corrélations, de tirer des conclusions, de réajuster le tir, de proposer des solutions et d'établir des priorités d'intervention;
 - développera une planification des activités à court, à moyen et à long terme afin d'acquérir la connaissance nécessaire en matière de sécurité et de développement de normes (recherches, études, missions, etc.);
 - invitera les représentants des usagers de la route (le CAA Québec) à siéger à la table.
- Mettre en place des comités régionaux ou utiliser et élargir la portée des mécanismes consultatifs sectoriaux existants relativement à la problématique des transports. Les comités réuniraient des transporteurs désignés par les associations, les représentants régionaux de la SAAQ, du MTQ, de la CTQ et de la SQ, des représentants des municipalités et des corps policiers municipaux, ainsi que des représentants des requérants de services et des intermédiaires en transport.
- Cette concertation aurait pour but de trouver des solutions concrètes aux nombreux problèmes de conformité identifiés. Les comités régionaux pourraient en outre analyser les causes d'accidents dans leur région, proposer des solutions à la table de concertation et convenir des priorités d'intervention.

Responsables

- Le MTQ et la SAAQ.

Coûts

- Pas de nouvelles ressources, mais une plus large concertation au plan régional.

L'encadrement législatif

13-Mettre en oeuvre le programme d'évaluation de la Loi

concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Problématique

- L'article 181 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévoit une évaluation de l'efficacité de la Loi.
- Le ministère des Transports a la responsabilité de préparer cette évaluation pour le ministre. L'élaboration de la loi s'est faite en étroite collaboration avec la SAAQ, la CTQ et les associations représentant l'industrie. La table de concertation, parce qu'elle réunit l'ensemble des principaux partenaires et qu'elle a pour rôle de conseiller le ministre sur les moyens à prendre pour améliorer la sécurité sur les routes, constitue le lieu privilégié pour la préparation du rapport d'évaluation de l'efficacité de la Loi.

Objectif à moyen et à long terme

- Évaluer si les objectifs poursuivis par la Loi ont bien été atteints, et recommander à l'Assemblée nationale, en 2001, les changements législatifs et administratifs qui découlent de cette évaluation.

Objectifs à court terme

- Développer les indicateurs de performance qui serviront ensuite à mettre en place le mécanisme d'évaluation de la Loi.
- Recenser et compléter les données afin de procéder à l'évaluation pour 2001. Le MTQ doit terminer cette opération avec ses partenaires d'ici là.

Responsable

- Le MTQ, en collaboration avec la CTQ, la SAAQ et l'industrie.

Coûts

- À déterminer.

14 - Réviser la législation et la réglementation

Problématique

- Durant les dernières années, des travaux ont été réalisés conjointement par le gouvernement, l'industrie et les organismes de concertation interprovinciaux de normalisation pour apporter des améliorations à certaines normes, telles que les heures de conduites, la ronde de sécurité, l'inspection des véhicules, etc. Il conviendra également d'examiner les allègements possibles à la réglementation, sans affaiblir nos objectifs concernant l'amélioration de la sécurité routière.
- L'étude de M. Michel Gou* a mis en lumière certaines améliorations qui pourraient être apportées au suivi mécanique des véhicules lourds.
- L'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds a entraîné des modifications au Code de la sécurité routière, ce qui a permis de préparer les modifications réglementaires qui vont améliorer les normes de sécurité.
- Le contexte mondial de déréglementation économique nous oblige à revoir et même à renforcer la réglementation de la sécurité. Dans le marché ouvert qu'est le transport, les besoins d'harmonisation et de compétitivité doivent être considérés pour l'ensemble des normes techniques que sont les règles de sécurité.

Objectif à moyen et à long terme

Améliorer les normes de sécurité pour le bénéfice de la société en général et de l'industrie du transport.

Objectifs à court terme

- Identifier les normes pour lesquelles des correctifs seraient nécessaires afin d'améliorer le bilan de la sécurité routière ou de diminuer les coûts assumés par l'industrie. Cet inventaire sera réalisé en collaboration avec l'industrie.
- Revoir les aspects normatifs du décéléromètre, du contenu du registre de la ronde de sécurité et du contrôle des heures de conduite.



**TABLE DE CONCERTATION GOUVERNEMENT-INDUSTRIE
SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES LOURDS**

- Entreprendre les démarches pour harmoniser, avec les autres administrations nord-américaines, les éléments technologiques tels que le contenu du registre de la ronde de sécurité.
- Faire la promotion de l'installation d'équipements permettant au conducteur de contrôler l'état des diverses composantes mécaniques du véhicule.

Responsables

- La CTQ, la SAAQ et le MTQ.

Coûts

- En régie.



Aperçu à plus long terme et conclusion

Ce rapport contient les propositions qu'il est possible de mettre en place à court terme, soit d'ici un an. Ces propositions nous apparaissent comme étant des plus prometteuses du point de vue des avantages et des coûts. De plus, elles répondent aux attentes des usagers de la route qui demandent à exercer leur droit à la mobilité dans un environnement plus sécuritaire.

Aussi, la table de concertation propose de revenir avec une série de recommandations qui compléteront celles à court terme et qui couvriront les cinq prochaines années.

Nous devons nous fixer un objectif global de réduction du nombre d'accidents impliquant un véhicule lourd. Cet objectif sera basé, entre autres, sur des données comparatives provenant de provinces et d'États voisins. Cet objectif sera inscrit dans la Politique de sécurité routière dans les transports pour la période 2000-2005.

Enfin, nous soulignons la pertinence de poursuivre les travaux de la table de concertation. Celle-ci constitue une forme de partenariat qui apporte des bénéfices en soi. Elle regroupe les représentants du gouvernement et de l'industrie qui se concertent pour améliorer la sécurité routière et pour appuyer la mise en oeuvre de la Loi.

Le partenariat constitue la voie privilégiée par les États qui affichent les meilleurs bilans routiers.



TABLE DE CONCERTATION
GOUVERNEMENT-INDUSTRIE
SUR LA **SÉCURITÉ**
DES VÉHICULES LOURDS

