

Rapport du Comité

SUR L'HARMONISATION
DU PROCESSUS QUÉBÉCOIS
D'ÉVALUATION DES PEVL
AVEC LA NORME 14

Rapport du Comité

SUR L'HARMONISATION
DU PROCESSUS QUÉBÉCOIS
D'ÉVALUATION DES PEVL
AVEC LA NORME 14

Rédaction

Cynthia Morin

Service de la sécurité du transport routier et de l'ingénierie des véhicules

Collaboration

Anne-Renée Beaulieu

Claude Boucher

Pierre Dorval

Pierre Grimbert

Guy Mailhot

Yves Veillette

Dépôt légal 2006

Bibliothèque nationale du Québec, 4^e trimestre 2006

ISBN 2-550-48216-6

ISBN 978-2-550-48216-1

MEMBRES DU COMITÉ

Association canadienne du camionnage d'entreprise (ACCE)

Raymond Anctil

Association des constructeurs de route et de grands travaux du Québec (ACRGQTQ)

Pascale Bergeron

Mario Lessard

Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)

Éric Breton

Michel Galland

Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec (APMLQ)

Yvan Grenier

Association du camionnage du Québec (ACQ)

Julie Casaubon

Régis Chénard

Association du transport écolier du Québec (ATEQ)

Nathalie Dion

Association du transport urbain du Québec (ATUQ)

Hélène Thibodeau

Marc Vendette

Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI)

Gaétan Légaré

Marie-Claude Rocherfort

Commission des transports du Québec (CTQ)

Sylvie Légaré

Guy Mailhot

Contrôle routier Québec (CRQ)

Claude Boucher

Ministère des Transports du Québec (MTQ)

Yves Veillette

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)

Anne-Renée Beaulieu

Lucie Alain

Pierre Dorval

Michel Dupuis

Pierre Grimbert

Cynthia Morin

Lyse Pelletier

Alain Turcotte

Syndicat des métallos

Lucie Gauthier

Réal Nadeau

Université de Sherbrooke

Daniel Parent

Urgences-santé

Michel Quenneville

Michel Turgeon

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	1
Mandat du Comité.....	5
Infractions émises portées au dossier du transporteur	9
Accidents avec dommages matériels seulement.....	39
Inspections en entreprise.....	57
Cote satisfaisant non inspecté.....	73
Mises hors service	77
Défectuosités majeures fortuites.....	81
Événements critiques.....	85
Définition de véhicule lourd et exemptions	95
Harmonisation des normes	99
Conclusion	111
Annexe.....	115



SOMMAIRE

SOMMAIRE

Ce document présente les travaux du Comité sur l'harmonisation du processus québécois d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds avec la norme 14, qui se sont échelonnés du mois de janvier 2006 au mois de mai de la même année.

La création de ce comité faisait suite aux consultations particulières qui se sont tenues au cours du mois de décembre 2005 dans le cadre du projet de loi n° 129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives.

À cette occasion, l'Association du camionnage du Québec présentait à la Commission des transports et de l'environnement un mémoire dans lequel l'une des principales préoccupations exprimées était à l'effet que l'objectif d'harmonisation aux normes fédérales visé par le projet de loi 129 ne serait pas atteint. La Société de l'assurance automobile du Québec s'est alors engagée auprès du ministre des Transports à entamer des discussions avec les diverses associations afin d'évaluer si les modes de fonctionnement choisis au moment de l'élaboration de la Politique d'évaluation des PEVL étaient toujours adéquats.

Les travaux des membres du comité ont porté sur les différents écarts qui subsistent entre le système québécois d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et, notamment, la norme fédérale 14 sur la Cote de sécurité, ces écarts étant *les infractions émises portées au dossier du transporteur, les accidents avec dommages matériels seulement, les inspections en entreprise, la cote satisfaisant non inspecté, les mises hors service, les défauts majeures fortuites, les événements critiques ainsi que la définition de véhicule lourd et les exemptions.*

Les diverses solutions qui pourraient être apportées afin de tendre vers une harmonisation des normes ont été vues par les membres du Comité. De plus, tous les écarts relevés ont été analysés à la lumière des objectifs de sécurité routière et de protection du réseau routier, de rapidité d'intervention et de prévention, du droit d'être entendu, d'équité ainsi que de l'approche éducative visés par la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

À la suite des discussions qui se sont tenues pendant plusieurs semaines de consultation, les membres ont convenu que l'harmonisation complète avec, notamment, la norme 14, n'était pas souhaitable compte tenu des impacts, parfois négatifs, qu'engendreraient les changements nécessaires.

En effet, les membres en sont venus à la conclusion :

- ▣ De maintenir le statu quo et de conserver l'inscription des infractions émises et condamnées dans les dossiers des PEVL afin de préserver le droit d'être entendu et la rapidité d'intervention et d'éviter les contestations systématiques des infractions par les PEVL à risque puisque n'inscrire que les infractions condamnées au dossier des PEVL n'aurait aucun effet sur le nombre de PEVL sous intervention;

- ▣ Que de tenir compte des accidents avec dommages matériels sans égard au remorquage et sans égard à la responsabilité n'est pas souhaitable parce que les PEVL ne pourraient pas faire la preuve de leur non-responsabilité dans l'accident et que l'exposition au risque est différente d'un secteur d'activité à un autre et d'un lieu à un autre (milieu urbain vs rural);
- ▣ Que de respecter la norme 15 dans toutes ses composantes n'est pas souhaitable, notamment parce que moins d'inspections, seraient effectuées puisqu'il y aurait plus d'éléments à vérifier;
- ▣ De ne pas retenir la cote satisfaisant non inspecté puisque des réflexions autour de cette notion ont déjà été entreprises lors des consultations sur le Projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives et elles avaient mené au constat que cette avenue n'était pas acceptable compte tenu de l'image négative qu'elle pourrait projeter sur les PEVL;
- ▣ Qu'au chapitre des mises hors service, les seuls écarts administratifs qui subsistent seront éventuellement corrigés, à savoir l'inclusion des mises hors services des conducteurs de véhicules lourds;
- ▣ Que de ne plus tenir compte des défauts majeurs fortuites n'est pas souhaitable puisque cette particularité fut instaurée à la demande de l'industrie et que certaines défauts mécaniques majeurs peuvent toujours survenir après un entretien périodique et une ronde de sécurité;
- ▣ Que ne plus intervenir immédiatement lors d'événements critiques n'est pas souhaitable puisque les événements critiques consistent en un bon outil permettant de détecter les PEVL à risque;
- ▣ Que la définition de véhicule lourd et les exemptions seront prochainement modifiées. En effet, les écarts qui existaient entre la définition québécoise actuelle (3 000 kg de masse nette) et la nouvelle définition (4 500 kg de poids nominal brut) ont déjà été discutés et un accord a déjà été exprimé par le gouvernement et les associations de l'industrie du transport routier au Québec lors des consultations tenues sur le projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les PEVL. Cette nouvelle définition a été par ailleurs intégrée à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et entrera en vigueur au cours de l'année 2007.

Aucun écart avec les normes fédérales n'a été constaté au regard des mises hors service et, à peu de chose près, en ce qui concerne la définition de véhicule lourd. Toutefois, des écarts subsisteront au chapitre des infractions portées au dossier du transporteur, des accidents avec dommages matériels, des inspections en entreprise, de la cote satisfaisant non inspecté, des défauts majeurs fortuites ainsi que des événements critiques.



MANDAT DU COMITÉ

MANDAT DU COMITÉ

Des consultations particulières se sont tenues au cours du mois de décembre 2005 sur le projet de loi n°129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives.

Les modifications proposées par ce projet de loi avaient pour objet d'harmoniser les dispositions de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds avec les nouvelles dispositions de la loi fédérale sur les transports routiers et de sa réglementation. Ce projet de loi proposait notamment une révision du système d'inscription et d'attribution des cotes de sécurité des exploitants. À cette occasion, l'Association du camionnage du Québec présenta à la Commission des transports et de l'environnement un mémoire intitulé « Pour que la recherche de l'harmonie n'ait pas la discordance pour résultat ».

L'une des principales préoccupations exprimées par cette association est à l'effet que l'objectif d'harmonisation aux normes fédérales visé n'était pas atteint par le projet de loi 129. Notamment, l'Association précise que le système de suivi des transporteurs québécois, basé en partie sur les constats d'infraction nuit à ces mêmes transporteurs qui se retrouvent en situation de désavantage concurrentiel face aux entreprises relevant des autres provinces canadiennes.

La Société s'est alors engagée auprès du ministre des Transports à entamer des discussions avec les diverses associations afin d'évaluer si les modes de fonctionnement choisis au moment de l'élaboration de la Politique d'évaluation des PEVL sont toujours adéquats. Un comité appelé *Comité sur l'harmonisation du processus québécois d'évaluation des PEVL avec la norme 14* a été mis sur pied.

Une première réunion de ce comité s'est tenue à Trois-Rivières le 30 janvier 2006. Divers commentaires ont été recueillis lors de cette première rencontre. On retiendra que les infractions émises portées au dossier du transporteur constituent une préoccupation pour la plupart d'entre eux, et ce, en raison des délais judiciaires qu'encourt une condamnation. Certains membres du comité souhaiteraient qu'une intervention soit effectuée auprès du ministère de la Justice afin que ces délais soient abrégés tandis que d'autres soulignent que la possibilité de se faire entendre par la Commission des transports constitue un avantage indéniable.

Une étude sur l'état de préparation au projet de cotes de sécurité des transporteurs routiers, préparée en septembre 2004 par Knowles Canada, révèle que d'autres éléments ne sont pas non plus conformes aux normes fédérales¹.

Il a été convenu que le mandat du Comité consisterait également à revoir ces différents éléments qui pourraient faire obstacle à un objectif d'harmonisation, à savoir notamment :

- Infractions émises portées au dossier du transporteur;
- Accidents avec dommages matériels seulement;

¹ Voir l'annexe.

- Inspection en entreprise;
- Cote satisfaisant non inspecté;
- Mises hors service;
- Défectuosités majeures fortuites;
- Événements critiques;
- Définition de véhicule lourd et exemptions.



INFRACTIONS
ÉMISES PORTÉES
AU DOSSIER DU
TRANSPORTEUR

INFRACTIONS ÉMISES PORTÉES AU DOSSIER DU TRANSPORTEUR

PROBLÉMATIQUE

La norme fédérale sur la cote de sécurité (norme 14) établit le cadre d'évaluation des cotes de sécurité en vertu duquel chaque Administration doit évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité routière. Elle précise que chaque Administration doit tenir compte des condamnations contre le transporteur et ses conducteurs attribuables à une contravention aux lois et règlements sur la sécurité routière et aux dispositions du Code criminel concernant l'exploitation des véhicules.

En raison du nombre important d'accidents impliquant un véhicule lourd et du fait que le Québec ne disposait pas de moyens adéquats pour suivre et sanctionner le comportement des utilisateurs de véhicules lourds, un groupe de travail, formé de représentants de la Commission des transports du Québec, du ministère des Transports du Québec et de la Société de l'assurance automobile du Québec, a été créé au début de l'année 1996 pour élaborer un mécanisme d'encadrement des PEVL en matière de sécurité routière. Il a d'abord décrit l'industrie du transport routier ainsi que les mécanismes mis en place par l'État au fil des ans pour l'encadrer. Il a ensuite effectué une analyse complète de l'environnement actuel et projeté.

Ce processus a permis de fixer plusieurs critères qui favoriseraient le développement d'une solution optimale : avoir une structure souple qui permet à l'État de réagir rapidement à une nouvelle situation; agir rapidement envers le PEVL à risque en éliminant, le plus possible, les délais dont il bénéficie actuellement et avoir des mesures graduées qui visent à pénaliser, mais surtout à corriger le comportement des délinquants.

Au cours des consultations qui se sont tenues en juin 1997, des participants de différentes associations ont manifesté certaines craintes au chapitre de la rapidité d'intervention pour agir contre les utilisateurs de véhicules lourds à risque face aux délais des tribunaux administratifs. Ils suggéraient d'agir avant l'étape du tribunal et de fournir un moyen aux citoyens pour prendre action auprès du gouvernement afin de dénoncer rapidement le comportement délinquant de certains utilisateurs de véhicules lourds. C'est dans ce contexte que la Société a convenu avec l'industrie d'inscrire les infractions émises dans le profil des transporteurs et de les considérer dans leur évaluation dès le moment où elle est informée de leur existence, et ce, même si l'infraction n'a pas encore fait l'objet d'une condamnation ou d'une reconnaissance de culpabilité². Il s'agissait, à ce moment-là, de la meilleure façon d'identifier rapidement les transporteurs à risque.

² La loi prévoit que les infractions émises peuvent être prises en compte dans l'établissement du dossier prévu à la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

État de la situation des infractions au Québec sur une période de deux ans

Traitement des infractions relatives au dossier des PEVL						
Type d'infractions	Type d'inscription au dossier PEVL	Nombre d'infractions par année	Nombre d'infractions contestées	Délai de traitement des infractions	Types d'infractions commises ³	% des infractions ⁴
Contrôle routier Québec	Émises	40 000 (73 %)	Contestées ⁵ 10 000 (25 % du 40 000)  Déclarées non coupables 2 500 ⁶	14 – 16 mois (MJQ)	Surcharge axiale	13,5 %
					Règles de circulation (50 %) ⁷	11,7 %
					Équipement	8,3 %
					Immatriculation	7,1 %
					Vérification mécanique	6,8 %
					Masse totale en charge	6,0 %
					Heures de service	5,3 %
					Permis spécial	4,6 %
					Permis de conduire	3,6 %
					Dimension	3,3 %
					Arrimage	2,8 %
					Règlement sur les PEVL	2,4 %
					Autres règlements sur le transport	2,4 %
Matières dangereuses	2,1 %					
Sûreté du Québec	Émises	9 000 (16 %)				
Autres corps policiers	Condamnées	6 000 (11 %)	Ne s'applique pas	2 mois (cour municipale)	Vitesse Règles de circulation (50 %) Autres infractions au CSR	11,8 % 11,7 % 6,4 %

³ Les infractions proviennent à 75 % environ de Contrôle routier Québec et 25 % par la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux.

⁴ Le pourcentage inscrit est la proportion d'infractions comparativement à l'ensemble de toutes les infractions sans égard à la provenance, si CRQ ou corps policiers.

⁵ Selon des statistiques avancées par le MJQ, 70 % à 75 % des infractions contestées seraient déclarées coupables à la fin du processus de traitement judiciaire de celles-ci.

⁶ Comprenant les infractions déclarées non coupables de même que les dossiers pour lesquels il n'y a pas eu de poursuite (dossiers retirés).

⁷ Les infractions aux règles de la circulation proviennent presque à part égale de Contrôle routier et des différents corps policiers.

Infractions visées par la problématique

Total des infractions au Québec	Infractions émises déclarées non coupables	Pourcentage
55 000	2 500	5 %

Infractions contestées	Infractions déclarées non coupables	Pourcentage
10 000	2 500	25 %

PEVL québécois ayant atteint un niveau 2 et 3 et ayant des infractions émises à leur dossier réparties en fonction des délais de traitement

(Photo prise le 2006-03-13 – basée sur les infractions inscrites après le 2004-03-13 soit 2 ans)

Niveau	1 an et +	Entre 6 mois et 1 an	Moins de 6 mois	Total
Sécurité des opérations				
2	39	24	15	78
3	18	9	4	31
<i>Sous-total</i>	<i>57</i>	<i>33</i>	<i>19</i>	<i>109</i>
Normes de charge				
2	16	8	12	36
3	5	1	1	7
<i>Sous-total</i>	<i>21</i>	<i>9</i>	<i>13</i>	<i>43</i>
Total niveau 2 et 3 ESO et ENC	78	42	32	152
Combinaisons				
Combinaison niveau 2 + infractions critiques	3	2	1	6
Combinaison niveau 2 + échec exploitant	4	0	0	4
<i>Sous-total</i>	<i>7</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>10</i>
Total pour niveau 3	23	10	5	38
Total en transfert	30	12	6	48

La distribution des PEVL a été établie selon la plus vieille infraction émise.

Exemple : parmi les PEVL qui ont des infractions émises depuis plus d'un an, il y a en probablement plusieurs qui ont des infractions entre 6 mois et 1 an ou de moins de 6 mois.

Infractions émises inscrites dans les dossiers de tous les PEVL inscrits à la CTQ au cours des deux dernières années et pour lesquels un dossier a été constitué et ayant atteint le niveau 2 ou 3, par classe de risque dans le volet EXPLOITANT, par zone de comportement, selon les délais de traitement des infractions

(Photo prise le 2006-03-13 – basée sur les infractions émises inscrites après le 2004-03-13 soit 2 ans)

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

Classe de risque	Description	Niveau	1 an et +	Entre 6 mois et 1 an	Moins de 6 mois	Total
1	1 ou moins	Niveau 2	21	18	15	51
		Niveau 3	17	13	13	43
2	2	Niveau 2	13	15	10	38
		Niveau 3	4	3	8	15
3	3	Niveau 2	16	14	15	42
		Niveau 3	4	1	2	7
4	4 à 5	Niveau 2	10	5	11	26
		Niveau 3	8	4	9	21
5	6 à 9	Niveau 2	15	14	8	37
		Niveau 3	2	6	3	11
6	10 à 20	Niveau 2	23	14	21	58
		Niveau 3	5	13	10	28
7	21 à 50	Niveau 2	17	17	17	51
		Niveau 3	1	1	0	2
8	51 à 150	Niveau 2	13	13	20	46
		Niveau 3	-	-	-	
9	151 à 400	Niveau 2	10	7	6	23
		Niveau 3	3	2	2	7
10	401 et plus	Niveau 2	1	-	-	1
		Niveau 3	0	1	1	2
Total		Niveau 2	135	115	119	373
		Niveau 3	44	44	48	136

Infractions émises inscrites dans les dossiers de tous les PEVL inscrits à la CTQ au cours des deux dernières années et pour lesquels un dossier a été constitué et ayant atteint le niveau 2 ou 3, par classe de risque dans le volet EXPLOITANT, par zone de comportement, selon les délais de traitement des infractions

CONFORMITÉ AUX NORMES DE CHARGE

Classe de risque	Description	Niveau	1 an et +	Entre 6 mois et 1 an	Moins de 6 mois	Total
1	1 ou moins	Niveau 2	0	2	5	7
		Niveau 3	4	2	1	7
2	2	Niveau 2	3	5	15	23
		Niveau 3	1	1	3	5
3	3	Niveau 2	5	5	7	17
		Niveau 3	-	-	-	-
4	4 à 5	Niveau 2	5	5	9	16
		Niveau 3	3	8	-	11
5	6 à 9	Niveau 2	-	-	1	1
		Niveau 3	2	1	2	5
6	10 à 20	Niveau 2	18	20	19	57
		Niveau 3	11	6	4	21
7	21 à 50	Niveau 2	15	16	7	38
		Niveau 3	-	-	-	-
8	51 à 150	Niveau 2	19	15	15	49
		Niveau 3				
9	151 à 400	Niveau 2	10	22	8	40
		Niveau 3				
10	401 et plus	Niveau 2				
		Niveau 3				
Total		Niveau 2	75	90	86	251
		Niveau 3	21	18	10	49

Infractions émises par type de transports, classe de risques, niveau atteint et zone de comportements

(Ne vise que les infractions émises à une immatriculation québécoise)
(Photo prise le 2006-03-30 – basée sur les infractions inscrites après le 2004-03-29 soit 2 ans)

Classe de risque	Description	Niveau atteint	Nombre d'infractions											
			Normes de charges (ENC)			Sécurité des opérations (ESO)								
			Marchandises			Marchandises			Personnes			Ambulance		
			Nbre infractions émises	Nbre infractions totales	% infractions émises vs totales	Nbre infractions émises	Nbre infractions totales	% infractions émises vs totales	Nbre infractions émises	Nbre infractions totales	% infractions émises vs totales	Nbre infractions émises	Nbre infractions totales	% infractions émises vs totales
1	1 ou moins	Niveau 1 ou moins	434	1 419	31 %	1 025	6 628	15 %	4	37	11 %			
		Niveau 2	7	21	33 %	50	214	23 %						
		Niveau 3	7	11	64 %	44	147	30 %	0	3	0 %			
2	2	Niveau 1 ou moins	204	780	26 %	654	3 494	19 %	11	44	25 %			
		Niveau 2	23	36	64 %	33	110	30 %						
		Niveau 3	5	5	100 %	15	32	47 %	0	2	0 %			
3	3	Niveau 1 ou moins	171	690	25 %	404	2 411	17 %	2	14	14 %			
		Niveau 2	17	26	65 %	45	117	38 %	1	3	33 %			
		Niveau 3		2	0 %	6	19	32 %	1	5	20 %			
4	4 à 5	Niveau 1 ou moins	270	978	28 %	586	3 371	17 %	0	37	0 %			
		Niveau 2	18	29	62 %	29	129	22 %	1	2	50 %			
		Niveau 3	11	20	55 %	20	49	41 %	3	10	30 %			
5	6 à 9	Niveau 1 ou moins	352	1 239	28 %	752	3 614	21 %	9	59	15 %			
		Niveau 2	1	5	20 %	38	75	51 %	0	3	0 %			
		Niveau 3	6	11	55 %	11	17	65 %						
6	10 à 20	Niveau 1 ou moins	599	1 641	37 %	920	4 094	22 %	14	80	18 %			
		Niveau 2	57	91	63 %	64	174	37 %	2	7	29 %			
		Niveau 3	21	32	66 %	30	70	43 %						
7	21 à 50	Niveau 1 ou moins	566	1 354	42 %	701	3 017	23 %	33	177	19 %		1	0 %
		Niveau 2	38	68	56 %	51	229	22 %	1	11	9 %			
		Niveau 3							2	10	20 %			
8	51 à 150	Niveau 1 ou moins	359	777	46 %	472	2 012	23 %	17	151	11 %	1	2	50 %
		Niveau 2	49	57	86 %	25	68	37 %	21	103	20 %			
		Niveau 3												
9	151 à 400	Niveau 1 ou moins	273	499	55 %	352	1 473	24 %	7	60	12 %			
		Niveau 2	37	52	71 %	21	71	30 %	0	15	0 %			
		Niveau 3							7	36	19 %			
10	401 et plus	Niveau 1 ou moins	51	101	50 %	104	560	19 %						
		Niveau 2							1	5	20 %			
		Niveau 3							2	28	7 %			
Total infractions			3 576	9 944	36 %	6 452	32 195	20 %	139	902	15 %	1	3	33 %

Type de transport	Infractions émises	Infractions totales	%
Marchandises	10 028	42 139	24 %
Personnes	139	902	15 %

PEVL québécois ayant des infractions émises réparties par classe de risque

(Photo prise le 2006-03-30 – basée sur les infractions inscrites après le 2004-03-29 soit 2 ans)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Classe de risque	Description	Nombre total PEVL par classe de risque *	Niveau 1 et moins		Niveau 2		Niveau 3	
			Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1	1 ou moins	30 052	1 212	4 %	31	0,1 %	19	0,06 %
2	2	6 908	635	9 %	19	0,3 %	4	0,06 %
3	3	2 895	409	14 %	15	0,5 %	2	0,07 %
4	4 à 5	2 726	516	19 %	11	0,4 %	2	0,07 %
5	6 à 9	1 850	555	30 %	5	0,3 %	1	0,05 %
6	10 à 20	1 173	520	44 %	9	0,7 %	3	0,26 %
7	21 à 50	480	292	61 %	7	1 %	-	0 %
8	51 à 150	155	120	77 %	2	1 %	-	0 %
9	151 à 400	47	47	100 %	1	2 %	-	0 %
10	401 et plus	12	12	100 %	-	%	-	0 %
Total PEVL avec émises		46 298	4 318	8 %	100	0,2 %	31	0,07 %

TRANSPORT DE PERSONNES

Classe de risque	Description	Nombre total PEVL par classe de risque *	Niveau 1 et moins		Niveau 2		Niveau 3	
			Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1	1 ou moins	686	4	0,5 %	-	-	-	0 %
2	2	313	9	3 %	-	-	-	0 %
3	3	141	2	1 %	1	0,7 %	1	0,7 %
4	4 à 5	196	-	-	1	0,5 %	1	0,5 %
5	6 à 9	167	11	7 %	-	-	-	0 %
6	10 à 20	167	14	8 %	1	0,6 %	-	0 %
7	21 à 50	107	23	22 %	1	0,9 %	2	2 %
8	51 à 150	53	9	17 %	8	15 %	-	0 %
9	151 à 400	10	3	30 %	-	-	2	20 %
10	401 et plus	2	-	-	1	50 %	1	50 %
Total PEVL avec émises		2 115	75	4 %	13	0,7 %	7	0,4 %

TRANSPORT EN AMBULANCE

Classe de risque	Description	Nombre total PEVL par classe de risque *	Niveau 1 et moins		Niveau 2		Niveau 3	
			Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1	1 ou moins	28	-	0 %				
2	2	19	-	0 %				
3	3	25	-	0 %				
4	4 à 5	10	-	0 %				
5	6 à 9	8	-	0 %				
6	10 à 20	4	-	0 %				
7	21 à 50	6	-	0 %				
8	51 à 150	2	1	50 %				
9	151 à 400	-	-	0 %				
10	401 et plus	-	-	0 %				
Total PEVL avec émises		102	1	1 %				

* Nombre de PEVL québécois inscrits à la CTQ au 31 décembre 2005

Depuis le 1^{er} janvier 2006, les infractions et accidents survenus au Québec avec des véhicules immatriculés dans une Administration canadienne autre que le Québec sont désormais comptabilisés dans le dossier d'évaluation du comportement de cette autre Administration. Or, ces autres Administrations canadiennes ne comptabilisent que les condamnations dans le profil des transporteurs.

IMPACTS

Il en résulte qu'une infraction commise au Québec par un PEVL québécois sera immédiatement inscrite dans son dossier alors que la même infraction commise au Québec par un PEVL ontarien sera incluse à son dossier que sur réception de sa condamnation et y restera pendant deux ans. Le dossier du PEVL québécois se verra immédiatement entaché d'une infraction alors que le PEVL ontarien bénéficiera d'un délai de « grâce ».

Cette situation peut sembler inéquitable du fait que les délais de traitement judiciaire des infractions au Québec sont beaucoup plus longs que ceux observés en Ontario. Ces différences de traitement dans le profil des transporteurs affecteraient l'équité interprovinciale sur laquelle notre système est basé et pourraient tenter certains PEVL d'aller s'inscrire en Ontario.

À l'inverse, une infraction commise en Ontario par un PEVL québécois sera inscrite dans son dossier au Québec au moment de la réception de sa condamnation et aura comme date d'inscription celle de la commission de l'infraction. La même infraction commise par un PEVL québécois en Ontario aura une durée de vie plus courte dans son dossier que pour le PEVL ontarien qui aurait commis la même infraction dans sa province. Le tableau suivant illustre bien ces impacts.

Infraction commise hors Québec			
	Date d'inscription au dossier	Date d'entrée au dossier	Durée de conservation au dossier
PEVL québécois	Émission de l'infraction	Condamnation	< 24 mois
Transporteur ontarien	Condamnation	Condamnation	24 mois

EXEMPLE

Infraction commise en Ontario	Date de l'infraction	Date de condamnation	Date l'inscription au dossier	Infraction conservée jusqu'au	Durée de conservation au dossier
Québécois	2 mars 2006	2 juillet 2006	2 mars 2006	2 mars 2008	20 mois
Ontarien	2 mars 2006	2 juillet 2006	2 juillet 2006	2 juillet 2008	24 mois

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Maintenir l'inscription des infractions émises au dossier du PEVL
 - Donne une image plus représentative du comportement réel du PEVL;
 - Identification rapide des PEVL non conformes sur le plan de la sécurité routière et de la protection du réseau routier;
 - Intervention rapide auprès des PEVL à risque;
 - Aspect préventif;
 - Changement des comportements;
 - Sensibilisation auprès des PEVL;
 - Effet dissuasif;
 - Hypothèse d'iniquité entre transporteurs dans le traitement des infractions;
 - La Commission des transports permet au transporteur de bénéficier de la règle de *l'Audi alteram partem*, soit le droit d'être entendu, avant que sa cote ne soit modifiée, le cas échéant;
 - Non-conformité avec la norme 14 qui ne prévoit pas l'inclusion des infractions émises;
 - Impacts sur le calcul des seuils;

- Des infractions non coupables peuvent apparaître dans les dossiers plus longtemps en raison des délais de traitement judiciaire de plus en plus longs;
 - Durée de conservation moindre dans les dossiers pour les infractions émises par la Sûreté du Québec, les corps policiers municipaux et celle émises hors Québec.
- ▣ Respecter la norme fédérale 14 et n'inscrire que les condamnations au dossier des transporteurs
- Conformité avec la norme fédérale;
 - Le pointage qui en résulterait serait nécessairement non contestable;
 - Le transporteur pourrait difficilement être entendu devant la CTQ puisqu'il y aurait chose jugée au regard des infractions condamnées;
 - Délai de traitement du ministère de la Justice;
 - Délai d'intervention auprès des PEVL à risque;
 - Impacts sur le volet préventif;
 - Facilite la gestion pour les transporteurs de leurs dossiers;
 - Impacts sur le calcul des seuils;
 - Iniquité lorsqu'une infraction sera commise au Québec en raison des délais de traitement des infractions qui sont plus élevés au Québec qu'en Ontario, par exemple.

Infractions selon l'année d'émission et le nombre de mois pour obtenir un verdict

Délai de déclaration de culpabilité	Contrôle routier												Corps policiers												Total			
	Émises			Retirées			Non coupables			Coupables			Émises			Retirées			Non coupables			Coupables						
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005				
Erreur				4	29	168	0	0	1	0	8	135				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	345
Jour même	5 202	7 340	18 129	0	0	0	8	2	0	59	69	52	24	60	73	0	0	1	0	0	0	91	81	36				31 227
0				17	4	17	44	31	172	10 019	9 948	8 912				2	6	0	131	172	118	7090	6966	3082				46 731
1				162	114	78	50	25	40	3 957	3 143	2 880				26	11	1	47	31	48	3374	3255	1733				18 975
2				288	124	91	55	42	136	2 083	1 176	768				23	20	2	44	36	32	1920	971	815				8 626
3				136	134	85	69	108	127	1 118	797	740				26	29	1	47	28	23	479	542	858				5 347
4				86	95	72	84	69	24	657	513	861				7	12	2	34	35	18	233	331	361				3 494
5				47	43	75	96	114	117	432	360	1 139				14	8	3	33	22	9	229	243	209				3 193
6				84	40	63	136	125	52	386	362	1 102				14	8	4	42	25	18	271	240	129				3 101
7				109	50	37	195	112	142	557	355	801				18	9	5	55	20	10	262	219	172				3 128
8				173	67	33	122	138	48	540	279	505				18	13	7	54	18	9	224	184	220				2 652
9				145	38	39	112	115	59	517	437	284				9	5	0	38	20	4	180	251	66				2 319
10				127	57	28	121	103	72	483	604	208				21	7	1	38	22	3	159	284	34				2 372
11				124	79	21	130	81	66	491	579	156				10	9	0	34	20	5	195	338	19				2 357
12				123	84	19	124	99	35	505	635	69				11	4	0	28	36	4	140	308	20				2 244
13				97	79	4	101	64	6	449	571	18				12	12	1	28	23	1	134	285	10				1 895
14				81	80	0	88	67	0	335	598	0				12	8	0	17	9	0	121	271	0				1 687
15				54	51	0	49	42	0	278	648	0				6	10	0	13	13	0	75	250	0				1 489
16				52	50	0	54	63	0	207	539	0				11	8	0	11	18	0	60	216	0				1 289
17				32	42	0	32	23	0	166	512	0				2	5	0	9	12	0	56	203	0				1 094
18				19	77	0	39	19	0	397	291	0				3	8	0	16	12	0	183	80	0				1 144
19				30	101	0	27	36	0	268	346	0				4	6	0	8	14	0	59	88	0				987

20				31	104	0	57	57	0	198	387	0				2	9	0	8	8	0	65	71	0	997
21				28	74	0	28	43	0	209	273	0				5	7	0	10	4	0	57	48	0	786
22				40	37	0	26	20	0	218	183	0				4	1	0	20	3	0	99	32	0	683
23				48	17	0	31	15	0	279	92	0				7	1	0	6	2	0	65	14	0	577
24				57	8	0	58	8	0	321	36	0				7	0	0	8	3	0	66	8	0	580
25				69	0	0	30	0	0	274	5	0				5	0	0	6	0	0	43	0	0	432
26				21	0	0	13	0	0	126	0	0				4	0	0	3	0	0	22	0	0	189
27				21	0	0	10	0	0	92	0	0				2	0	0	2	0	0	15	0	0	142
28				11	0	0	10	0	0	82	0	0				2	0	0	1	0	0	21	0	0	127
29				10	0	0	3	0	0	62	0	0				1	0	0	0	0	0	14	0	0	90
30				11	0	0	6	0	0	45	0	0				3	0	0	4	0	0	13	0	0	82
31				10	0	0	5	0	0	42	0	0				5	0	0	0	0	0	19	0	0	81
32				5	0	0	2	0	0	33	0	0				1	0	0	1	0	0	13	0	0	55
33				2	0	0	3	0	0	18	0	0				2	0	0	1	0	0	7	0	0	33
34				0	0	0	2	0	0	7	0	0				1	0	0	1	0	0	1	0	0	12
35				2	0	0	3	0	0	5	0	0				0	0	0	0	0	0	1	0	0	11
36				0	0	0	0	0	0	3	0	0				0	0	0	0	0	0	1	0	0	4
Total	5 202	7 340	18 129	2 356	1 678	830	2 023	1 621	1 097	25 918	23 746	18 630	24	60	73	300	216	28	798	606	302	16 057	15 779	7 764	150 577

EXEMPLES

Infractions commises					
	Date de l'infraction	Date de condamnation	Date d'inscription au dossier	Durée de conservation au dossier	Évaluation du PEVL/Transporteur se fera
Québec	10 janvier 2007	10 juillet 2008	10 juillet 2008	24 mois	18 mois après l'infraction
Ontario	10 janvier 2007	10 mai 2007	10 mai 2007	24 mois	4 mois après l'infraction

- ▣ Maintenir l'inscription des infractions émises au dossier des PEVL en leur donnant une valeur moindre quant au pointage
 - Cette solution ferait en sorte de dilapider la valeur d'une infraction émise par rapport à une autre infraction condamnée alors que dans 95 % des cas, l'infraction émise deviendra condamnée;
 - Aura pour effet de diluer l'aspect préventif de la politique d'évaluation des PEVL;
 - Inquiétude à savoir comment la CTQ pourra apprécier les infractions émises compte tenu qu'on leur accorderait une valeur moindre;
 - Gestion des dossiers PEVL serait plus complexe en raison de la pondération des infractions émises qui devrait être revue une fois que les infractions seraient condamnées;
 - Amènera plus de contestations devant les tribunaux afin de retarder la condamnation et de permettre qu'entre temps une valeur moindre soit accordée à l'infraction;
 - Impacts sur le calcul des seuils.

IMPACTS SUR LES SEUILS

- ▣ Définition des scénarios concernant les infractions émises :
 - Émises & condamnées : Toutes les infractions émises sont imputées au dossier de PEVL ainsi que les infractions condamnées;
 - Condamnées : Seules les infractions condamnées sont imputées au dossier du PEVL;
 - Émises 50 % & condamnées : Les infractions émises sont imputées à 50 % de leur pondération dans le dossier des PEVL et les infractions condamnées sont imputées à 100 %;
 - Émises 95 % & condamnées : Les infractions émises sont imputées à 95 % de leur pondération dans le dossier des PEVL et les infractions condamnées sont imputées à 100 %.

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS – TRANSPORT DE MARCHANDISES**Table des seuils en sécurité des opérations selon différentes hypothèses**

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Taille de parc	Seuils 2002	Seuils 2006 avec émisés et condamnés	Seuils 2006 condamnés seulement	Seuils 2006 à 50 % de la pondération	Seuils 2006 à 75 % de la pondération	Seuils 2006 à 95 % de la pondération
1	13	12	10	10	11	11
2	19	15	13	14	14	15
3	24	19	16	17	17	18
4	29	21	18	19	20	21
5	33	24	20	22	23	24
6	37	27	22	24	25	27
7	40	30	24	26	28	29
8	44	32	25	28	30	32
9	47	35	27	30	32	34
10	50	37	29	32	34	36
15	65	48	36	41	44	47
20	77	59	43	50	54	58
30	100	78	55	65	71	77
40	120	91	66	77	84	89
50	138	104	75	87	95	101
100	214	154	112	127	139	150
500	512	388	283	306	338	375
1 000	698	578	423	447	495	556
1 500	836	729	535	559	619	701
2 000	965	860	633	654	725	826

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2002

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Niveau atteint	Infractions émisés et condamnés	Infractions condamnés seulement	Infractions émisés à 50 % de la pondération	Infractions émisés à 75 % de la pondération	Infractions émisés à 95 % de la pondération
0	13 767	12 537	13 973	13 884	13 791
1	526	284	402	455	512
2	125	40	56	90	120
3	40	23	27	29	35

Niveau	Nombre de PEVL ⁸
1 ^{re} lettre	1 415
2 ^e lettre	523
Avis de transmission	195

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Niveau atteint	Infractions émises et condamnées	Infractions condamnées seulement	Infractions émises à 50 % de la pondération	Infractions émises à 75 % de la pondération	Infractions émises à 95 % de la pondération
0	12 982	11 420	12 859	13 045	12 977
1	1 092	1 127	1 221	1 023	1 085
2	266	236	271	277	283
3	118	101	107	113	113

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Infractions émises et condamnées					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	5 438	529	127	39	6 133
02	2 218	152	37	26	2 433
03	1 280	93	17	14	1 404
04	1 468	101	30	23	1 622
05	1 165	94	26	5	1 290
06	834	77	17	10	938
07	401	25	8	1	435
08	124	16	2	0	142
09	44	4	2	0	50
10	10	1	0	0	11
Total	12 982	1 092	266	118	14 458

⁸ Ces données consistent à un film pris sur deux ans présentant l'atteinte pour chaque PEVL du seuil maximum pour chacune des zones de comportement (sécurité des opérations). De plus, les événements considérés peuvent être survenus à une date antérieure à la période de référence, ce qui entraîne une distinction majeure avec les données fournies dans les simulations.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandise

Infractions condamnées seulement					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	4 552	595	89	42	5 278
02	1 975	113	49	10	2 147
03	1 146	101	25	7	1 279
04	1 316	111	23	20	1 470
05	1 086	86	23	7	1 202
06	790	76	16	9	891
07	382	27	4	5	418
08	120	13	5	1	139
09	43	4	2	0	49
10	10	1	0	0	11
Total	11 420	1 127	236	101	12 884

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Infractions condamnées et infractions émises à 50 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	5 344	619	121	49	6 133
02	2 212	163	45	13	2 433
03	1 272	102	19	11	1 404
04	1 468	106	31	17	1 622
05	1 161	96	29	4	1 290
06	835	80	14	9	938
07	394	33	5	3	435
08	121	15	5	1	142
09	42	6	2	0	50
10	10	1	0	0	11
Total	12 859	1 221	271	107	14 458

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Infractions condamnées et infractions émises à 75 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	5 562	418	114	39	6 133
02	2 189	172	49	23	2 433
03	1 255	105	29	15	1 404
04	1 467	101	36	18	1 622
05	1 166	95	24	5	1 290
06	833	80	15	10	938
07	398	28	6	3	435
08	123	17	2	0	142
09	42	6	2	0	50
10	10	1	0	0	11
Total	13 045	1 023	277	113	14 458

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de marchandises

Infractions condamnées et infractions émises à 95 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	5 438	529	119	47	6 133
02	2 218	152	45	18	2 433
03	1 259	99	32	14	1 404
04	1 477	94	34	17	1 622
05	1 169	91	25	5	1 290
06	838	73	17	10	938
07	401	25	7	2	435
08	124	16	2	0	142
09	43	5	2	0	50
10	10	1	0	0	11
Total	12 977	1 085	283	113	14 458

SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS – TRANSPORT DE PERSONNES**Table des seuils selon différentes hypothèses**

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Taille de parc	Seuils 2002	Seuils 2006 avec émises et condamnées	Seuils 2006 condamnées seulement	Seuils 2006 à 50 % de la pondération	Seuils 2006 à 75 % de la pondération	Seuils 2006 à 95 % de la pondération
1	9	9	9	9	9	9
2	10	11	11	11	11	11
3	11	12	12	12	12	12
4	12	14	13	13	14	14
5	13	15	13	14	15	15
6	13	16	14	15	16	16
7	14	17	15	16	16	17
8	15	17	15	17	17	17
9	15	18	16	18	18	18
10	15	19	16	18	19	19
15	17	22	18	21	22	22
20	19	24	19	24	24	24
30	20	28	21	27	27	28
40	24	32	24	31	32	32
50	28	37	28	36	37	37
100	44	57	44	54	56	57
500	142	155	126	142	150	155
1 000	241	239	199	215	228	239
1 500	332	308	260	274	292	307
2 000	418	369	315	326	349	368

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2002

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Niveau atteint	Infractions émises et condamnées	Infractions condamnées seulement	Infractions émises à 50 % de la pondération	Infractions émises à 75 % de la pondération	Infractions émises à 95 % de la pondération
0	330	315	340	337	336
1	26	19	24	23	21
2	13	4	7	10	13
3	5	3	3	4	4

Niveau	Nombre de PEVL ⁹
1 ^{re} lettre	93
2 ^e lettre	23
Avis de transmission	20

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Niveau atteint	Infractions émises et condamnées	Infractions condamnées seulement	Infractions émises à 50 % de la pondération	Infractions émises à 75 % de la pondération	Infractions émises à 95 % de la pondération
0	349	318	355	353	350
1	19	17	14	17	19
2	2	3	2	1	1
3	4	3	3	3	4

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Infractions émises et condamnées						
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total	
	0	1	2	3		
01	47	0	0	1	48	
02	39	2	0	0	41	
03	16	0	1	2	19	
04	26	3	0	1	30	
05	41	2	0	0	43	
06	58	1	0	0	59	
07	75	6	1	0	82	
08	40	5	0	0	45	
09	7	0	0	0	7	
10	0	0	0	0	0	
Total	349	19	2	4	374	

⁹ Ces données consistent à un film pris sur deux ans présentant l'atteinte pour chaque PEVL du seuil maximum pour chacune des zones de comportement (sécurité des opérations). De plus, les événements considérés peuvent être survenus à une date antérieure à la période de référence, ce qui entraîne une distinction majeure avec les données fournies dans les simulations.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Infractions condamnées seulement					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	42	0	0	1	43
02	34	1	0	0	35
03	16	0	0	2	18
04	25	3	1	0	29
05	38	0	0	0	38
06	50	1	0	0	51
07	68	6	1	0	75
08	38	6	1	0	45
09	7	0	0	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	318	17	3	3	341

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Infractions condamnées et infractions émises à 50 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	47	0	0	1	48
02	39	2	0	0	41
03	16	1	0	2	19
04	26	2	2	0	30
05	43	0	0	0	43
06	58	1	0	0	59
07	78	4	0	0	82
08	41	4	0	0	45
09	7	0	0	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	355	14	2	3	374

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Infractions condamnées et infractions émises à 75 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	47	0	0	1	48
02	39	2	0	0	41
03	16	1	0	2	19
04	26	3	1	0	30
05	43	0	0	0	43
06	58	1	0	0	59
07	77	5	0	0	82
08	40	5	0	0	45
09	7	0	0	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	353	17	1	3	374

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Sécurité des opérations – Transport de personnes

Infractions condamnées et infractions émises à 95 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	47	0	0	1	48
02	39	2	0	0	41
03	16	0	1	2	19
04	26	3	0	1	30
05	42	1	0	0	43
06	58	1	0	0	59
07	75	7	0	0	82
08	40	5	0	0	45
09	7	0	0	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	350	19	1	4	374

ZONE NORMES DE CHARGES

Table des seuils selon différentes hypothèses

Normes de charges – Surcharges relatives

Taille de parc	Seuils 2002	Seuils 2006 avec émises et condamnées	Seuils 2006 condamnées seulement	Seuils 2006 à 50 % de la pondération	Seuils 2006 à 75 % de la pondération	Seuils 2006 à 95 % de la pondération
1	9	6	5	5	5	5
2	12	7	6	6	7	7
3	14	8	7	7	8	8
4	17	10	8	8	9	9
5	18	11	9	9	10	11
6	20	12	9	10	11	12
7	21	13	10	11	12	13
8	23	14	10	11	13	14
9	24	15	11	12	13	15
10	26	16	11	13	14	15
15	30	20	13	15	18	20
20	33	24	14	18	21	24
30	39	32	15	22	27	31
40	42	37	17	26	31	35
50	45	42	20	30	35	40
100	68	62	30	45	53	59
500	168	153	78	121	135	145
1 000	248	225	118	185	202	214
1 500	311	283	150	236	256	268
2 000	365	332	179	282	303	315

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2002

Normes de charges – Surcharges relatives

Niveau atteint	Infractions émises et condamnées	Infractions condamnées seulement	Infractions émises à 50 % de la pondération	Infractions émises à 75 % de la pondération	Infractions émises à 95 % de la pondération
0	4 746	3 792	4 962	4 962	4 962
1	80	6	45	45	45
2	14	2	6	6	6
3	3		2	2	2

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Niveau	Nombre de PEVL ¹⁰
1 ^{re} lettre	166
2 ^e lettre	41
Avis de transmission	15

Nombre de PEVL selon le niveau atteint avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Niveau atteint	Infractions émises et condamnées	Infractions condamnées seulement	Infractions émises à 50 % de la pondération	Infractions émises à 75 % de la pondération	Infractions émises à 95 % de la pondération
0	4 333	3 357	4 328	4 398	4 356
1	405	361	393	325	354
2	81	59	89	91	105
3	44	53	53	49	48

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Infractions émises et condamnées					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	1 087	168	15	13	1 283
02	614	46	8	4	672
03	443	53	15	6	517
04	602	36	6	4	648
05	616	34	11	7	668
06	557	38	14	5	614
07	273	21	8	3	305
08	93	7	2	2	104
09	39	2	2	0	43
10	9	0	0	0	9
Total	4 333	405	81	44	4 863

¹⁰ Ces données consistent à un film pris sur deux ans présentant l'atteinte pour chaque PEVL du seuil maximum pour chacune des zones de comportement (normes de charges). De plus, les événements considérés peuvent être survenus à une date antérieure à la période de référence, ce qui entraîne une distinction majeure avec les données fournies dans les simulations.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Infractions condamnées seulement					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	811	93	18	16	938
02	427	68	9	6	510
03	373	29	6	6	414
04	476	40	7	2	525
05	476	44	6	9	535
06	444	47	7	8	506
07	223	31	3	3	260
08	79	9	2	3	93
09	39	0	1	0	40
10	9	0	0	0	9
Total	3 357	361	59	53	3 830

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Infractions condamnées et infractions émises à 50 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	1 139	103	22	19	1 283
02	579	76	10	7	672
03	463	38	10	6	517
04	588	48	8	4	648
05	604	47	8	9	668
06	545	48	15	6	614
07	269	24	11	1	305
08	91	8	4	1	104
09	41	1	1	0	43
10	9	0	0	0	9
Total	4 328	393	89	53	4 863

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Infractions condamnées et infractions émises à 75 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	1 128	109	23	23	1 283
02	623	39	8	2	672
03	464	35	15	3	517
04	597	41	6	4	648
05	616	37	7	8	668
06	556	35	17	6	614
07	273	20	10	2	305
08	92	7	4	1	104
09	40	2	1	0	43
10	9	0	0	0	9
Total	4 398	325	91	49	4 863

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque avec la table 2006

Normes de charges – Surcharges relatives

Infractions condamnées et infractions émises à 95 % de la pondération					
Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	1 087	140	33	23	1 283
02	614	46	10	2	672
03	460	39	15	3	517
04	602	33	9	4	648
05	622	29	12	5	668
06	557	37	14	6	614
07	273	21	8	3	305
08	93	7	2	2	104
09	39	2	2	0	43
10	9	0	0	0	9
Total	4 356	354	105	48	4 863



ACCIDENTS AVEC
DOMMAGES
MATÉRIELS
SEULEMENT

ACCIDENTS AVEC DOMMAGES MATÉRIELS SEULEMENT

PROBLÉMATIQUE

La norme fédérale sur la cote de sécurité (norme 14) établit le cadre d'évaluation des cotes de sécurité en vertu duquel chaque Administration doit évaluer le rendement des transporteurs en matière de sécurité routière. Elle stipule que l'autorité provinciale de l'Administration d'origine doit fournir tous les accidents à déclaration obligatoire (reportable accident) dans le profil des transporteurs pour chaque transporteur qui exploite des véhicules commerciaux immatriculés dans l'Administration.

Les accidents à déclaration obligatoire y sont définis comme étant tout accident mettant en cause un véhicule commercial entraînant des blessures ou le décès d'une personne ou encore des dommages à la propriété de l'ordre de 1 000 \$ ou plus.

Au Québec, la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévoit que tout accident est automatiquement inscrit au dossier de l'exploitant et considéré dans son évaluation à moins que l'exploitant ne fournisse, à la satisfaction de la Société, une preuve de non-responsabilité. Les accidents pour lesquels une preuve de non-responsabilité a été obtenue sont retirés du dossier de comportement. De plus, aux fins de la constitution du dossier et de l'évaluation du comportement, un seul accident est considéré au dossier d'un exploitant quand plus d'un véhicule lourd sous sa responsabilité sont impliqués dans un même accident. Le terme accident y est défini de la façon suivante :

« Accident ayant fait l'objet d'un rapport d'accident rempli par un agent de la paix, et impliquant soit un renversement, une perte ou un déplacement de chargement ou d'équipement ou d'une partie de pièce de véhicule, une perte de contrôle ou une sortie de route d'un véhicule lourd, soit une collision entre un véhicule lourd et un autre véhicule, un animal, un objet fixe ou une personne se trouvant à l'extérieur du véhicule lourd. Aux fins de cette définition, sont inclus les accidents résultant en des dommages matériels seulement (DMS), lorsqu'un des véhicules impliqués dans l'accident a dû être remorqué et que les dommages matériels sont supérieurs à 1 000 \$ ».

Bien que cette définition inclue les accidents avec dommages matériels seulement, ces derniers ne sont pas actuellement pris en compte dans l'évaluation du comportement du PEVL mais ont servi à l'établissement du calcul des seuils. De ce fait, le Québec n'est pas conforme aux exigences de la norme 14. De plus, le Québec exclut les accidents avec dommages matériels seulement (69 %) n'ayant pas fait l'objet d'un remorquage.

IMPACTS

Ne pas considérer les accidents avec dommages matériels seulement a des impacts sur l'évaluation du comportement des PEVL. En effet, l'évaluation du comportement des PEVL présentant des risques pour la sécurité routière s'en trouve altérée puisqu'il semble y avoir une corrélation entre la quantité d'infractions commises et le nombre d'accidents avec dommages matériels seulement.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Utilisation des accidents corporels et des accidents avec dommages matériels seulement dans l'évaluation du comportement et pas uniquement dans le calcul des seuils en tenant compte des caractéristiques suivantes :
 - Accidents avec des dommages matériels de plus de 1 000 \$;
 - Ayant subi un remorquage;
 - Pour lequel un rapport d'accident a été rempli;
 - En tenant compte de la responsabilité;
 - Sans les accidents mortels.

ZONE ACCIDENTS**Transport de marchandises – accidents responsables**

Simulation des seuils dans la zone accidents
 Transport de marchandises avec les événements survenus dans
 les autres provinces et accidents responsables seulement et les DMS

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	8	8
2	10	9
3	11	9
4	12	10
5	13	10
6	13	11
7	14	11
8	15	12
9	15	12
10	16	13
15	19	15
20	21	17
30	25	20
40	28	24
50	32	28
100	45	46
500	202	142
1 000	369	232
1 500	509	308
2 000	629	377

**Nombre de PEVL ayant atteint les niveaux de 1^{er}, 2^e et avis de transmission
 à la CTQ pour le volet EXPLOITANT dans la zone accident**

(Film 2006-03-20)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Niveau	Nombre de PEVL ¹¹
1 ^{re} lettre	1 700
2 ^e lettre	226
Avis de transmission	196

¹¹ Ces données consistent à un film pris sur deux ans présentant l'atteinte pour chaque PEVL du seuil maximum pour chacune des zones de comportement (accident). De plus, les événements considérés peuvent être survenus à une date antérieure à la période de référence, ce qui entraîne une distinction majeure avec les données fournies dans les simulations.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents responsables seulement et les DMS

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	2 609	2 523
1	467	518
2	22	51
3	9	15

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents responsables seulement et les DMS – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	443	340	7	4	794
02	381	8	2	0	391
03	231	15	5	0	251
04	324	18	9	3	354
05	333	55	5	3	396
06	399	39	13	2	453
07	250	29	7	3	289
08	108	9	3	0	120
09	44	4	0	0	48
10	10	1	0	0	11
Total	2 523	518	51	15	3 107

TRANSPORT DE PERSONNES – ACCIDENTS RESPONSABLES¹²**Simulation des seuils dans la zone accidents**

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents responsables seulement et avec les DMS

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	7	7
2	7	8
3	7	8
4	8	8
5	8	9
6	9	9
7	9	9
8	10	10
9	10	10
10	11	10
15	13	11
20	16	13
30	21	15
40	26	16
50	31	19
100	56	33
500	158	114
1 000	274	196
1 500	382	270
2 000	486	340

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents responsables seulement et avec les DMS

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	170	158
1	26	37
2	2	2
3	4	5

¹² Exclut les sociétés de transport et les ambulances.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents responsables seulement et avec les DMS – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	4	5	0	0	9
02	4	5	0	0	9
03	0	4	0	0	4
04	12	3	0	1	16
05	23	1	0	0	24
06	33	6	1	0	40
07	44	5	1	4	54
08	31	8	0	0	39
09	7	0	0	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	158	37	2	5	202

- Permet d'avoir un portrait plus précis (tout en ne conservant que les événements imputables) du comportement des PEVL qu'avec notre procédure actuelle qui ne comptabilise que les accidents corporels dans le suivi du dossier;
 - En tenant compte des DMS dans l'évaluation du dossier, cela permet d'intervenir plus rapidement auprès du PEVL présentant une problématique particulière sur le plan des accidents;
 - S'écarte de la norme 14 qui demande à ce que soit inclus dans le profil du transporteur tout accident à déclaration obligatoire car ne tient pas compte de tous les accidents avec dommages matériels seulement puisque seuls les accidents comportant un remorquage et un rapport d'accident sont pris en compte;
 - Gestion plus lourde des accidents avec dommages matériels seulement pour les PEVL en raison de la transmission de la preuve de non-responsabilité au même titre que pour les accidents mortels ou corporels;
 - Corrige l'inadéquation actuelle par l'utilisation des DMS dans le calcul des seuils et non dans l'évaluation du comportement;
 - Rouvre le débat sur les demandes sectorielles.
- ☐ Utilisation des accidents corporels et des accidents avec dommages matériels seulement dans l'évaluation du comportement et pas uniquement dans le calcul des seuils en tenant compte des caractéristiques suivantes :
- Accidents avec des dommages matériels de plus de 1 000 \$;
 - Ayant subi un remorquage;
 - Pour lequel un rapport d'accident a été rempli;
 - Sans égard à la responsabilité;
 - Sans les accidents mortels.

TRANSPORT DE MARCHANDISES – DMS ET SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ**Simulation des seuils dans la zone accidents**

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité et avec les DMS

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	8	8
2	10	10
3	11	12
4	12	13
5	13	15
6	13	16
7	14	17
8	15	18
9	15	19
10	16	20
15	19	25
20	21	29
30	25	37
40	28	44
50	32	51
100	45	78
500	202	209
1 000	369	320
1 500	509	411
2 000	629	490

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	4 445	4 731
1	1 260	1 125
2	224	125
3	112	60

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	997	755	45	28	1 825
02	779	45	27	8	859
03	460	65	5	3	533
04	669	56	12	4	741
05	698	67	12	4	781
06	631	72	9	4	716
07	339	40	6	5	390
08	112	15	6	2	135
09	39	8	1	2	50
10	7	2	2	0	11
Total	4 731	1 125	125	60	6 041

TRANSPORT DE PERSONNES – DMS ET SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ

Simulation des seuils dans la zone accidents

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité et avec les DMS

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	7	7
2	7	8
3	7	9
4	8	10
5	8	10
6	9	11
7	9	12
8	10	12
9	10	13
10	11	14
15	13	16
20	16	19
30	21	25
40	26	29
50	31	34
100	56	53
500	158	152
1 000	274	238
1 500	382	310
2 000	486	374

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité et avec les DMS

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	260	301
1	91	64
2	22	13
3	13	8

Nombre de PEVL ayant atteint les niveaux de 1^{re}, 2^e et avis de transmission à la CTQ pour le volet EXPLOITANT dans la zone accident

(Film 2006-03-20)

TRANSPORT DE PERSONNES

Niveau	Nombre de PEVL ¹³
1 ^{re} lettre	128
2 ^e lettre	13
Avis de transmission	19

¹³ Ces données consistent à un film pris sur deux ans présentant l'atteinte pour chaque PEVL du seuil maximum pour chacune des zones de comportement (accident). De plus, les événements considérés peuvent être survenus à une date antérieure à la période de référence, ce qui entraîne une distinction majeure avec les données fournies dans les simulations.

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et sans égard à la responsabilité et avec les DMS – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	11	14	0	0	25
02	12	11	5	0	28
03	17	1	0	0	18
04	33	2	2	0	37
05	48	5	1	1	55
06	69	13	1	0	83
07	75	4	3	5	87
08	33	11	0	2	46
09	3	3	1	0	7
10	0	0	0	0	0
Total	301	64	13	8	386

- Scénario qui se rapproche le plus de la norme 14;
- Permet d'avoir un portrait plus précis du PEVL qu'avec notre procédure actuelle qui ne comptabilise que les accidents corporels dans l'évaluation continue;
- En tenant compte des DMS dans l'évaluation du dossier, cela permet d'intervenir plus rapidement auprès du PEVL présentant une problématique particulière quant aux accidents;
- Utilisation d'événements non imputables aux transporteurs;
- Corrige l'inadéquation actuelle par l'utilisation des DMS dans le calcul des seuils et non dans l'évaluation du comportement;
- Les PEVL n'auraient pas la possibilité de démontrer leur non-responsabilité.

- ▣ Évaluation avec les accidents corporels en enlevant les accidents mortels, les accidents avec dommages matériels seulement et en tenant compte de la responsabilité

TRANSPORT DE MARCHANDISES – ACCIDENTS CORPORELS RESPONSABLES

Simulation des seuils dans la zone accidents

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS)

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	8	6
2	10	7
3	11	8
4	12	9
5	13	9
6	13	10
7	14	10
8	15	11
9	15	11
10	16	11
15	19	13
20	21	14
30	25	16
40	28	19
50	32	22
100	45	33
500	202	90
1 000	369	138
1 500	509	177
2 000	629	212

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS)

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	1 171	822
1	389	699
2	12	29
3	8	30

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de marchandises avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS) – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	0	341	0	6	347
02	0	168	0	4	172
03	0	107	0	7	114
04	168	0	5	3	176
05	176	7	11	4	198
06	203	31	4	3	241
07	142	28	7	2	179
08	83	11	2	1	97
09	41	4	0	0	45
10	9	2	0	0	11
Total	822	699	29	30	1 580

TRANSPORT DE PERSONNES – ACCIDENTS CORPORELS RESPONSABLES**Simulation des seuils dans la zone accidents**

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS)

Taille de parc	Table 2002	Table 2006
1	7	7
2	7	7
3	7	7
4	8	7
5	8	7
6	9	7
7	9	7
8	10	8
9	10	8
10	11	8
15	13	8
20	16	8
30	21	8
40	26	9
50	31	10
100	56	15
500	158	37
1 000	274	56
1 500	382	72
2 000	486	85

Nombre de PEVL selon le niveau atteint

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS)

Niveau atteint	Table 2002	Table 2006
0	106	25
1	28	94
2	0	4
3	1	12

Nombre de PEVL selon le niveau atteint et la classe de risque

Transport de personnes avec les événements survenus dans les autres provinces et accidents corporels responsables seulement (sans les DMS) – TABLE 2006

Classe de risque	Nombre de PEVL avec seuils 2006				Total
	0	1	2	3	
01	0	7	0	0	7
02	0	9	0	0	9
03	0	5	0	0	5
04	0	5	0	0	5
05	0	10	0	0	10
06	0	27	0	0	27
07	7	23	0	7	37
08	15	7	4	3	29
09	3	1	0	2	6
10	0	0	0	0	0
Total	25	94	4	12	135

- Donne un portrait incomplet du comportement du PEVL sur route;
 - S'écarte considérablement de la norme 14 car ne tient pas compte des accidents mortels et des accidents avec dommages matériels seulement;
 - Une nouvelle méthodologie devrait être développée pour le calcul des seuils car le nombre d'accidents serait trop faible pour pouvoir calculer des écarts-types.
- ☐ Évaluation avec les accidents corporels en enlevant les accidents mortels, les accidents avec dommages matériels seulement, et ce, sans égard à la responsabilité
- Donne un portrait incomplet du comportement du PEVL sur route;
 - S'écarte considérablement de la norme 14 car ne tient pas compte des accidents mortels et des accidents avec dommages matériels seulement;
 - Les PEVL n'auraient pas la possibilité de démontrer leur non-responsabilité.

- ▣ *Statu quo* : les DMS comptabilisés dans le calcul des seuils mais dont on ne tient pas compte dans l'évaluation du comportement
 - Problème de cohérence entre le calcul des seuils et les événements inscrits dans l'évaluation du comportement.

Nombre de fois qu'un PEVL a été impliqué dans un accident, sans égard à la responsabilité par niveau de gravité, classe de risque, type de transport

(Ne vise que les accidents impliquant des véhicules immatriculés au Québec)
(Photo prise le 2006-04-07 – basée sur les accidents inscrits après le 2004-04-06 soit 2 ans)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Classe de risque	Description	Nombre d'accidents						
		Niveau de gravité de l'accident						
		Total	Mortel	%	Blessés	%	DMS (remorquage et > 1 000 \$)	%
1	1 ou moins	1 851	45	2,43 %	781	42,19 %	1 025	55,38 %
2	2	937	20	2,13 %	422	45,04 %	495	52,83 %
3	3	606	16	2,64 %	276	45,54 %	314	51,82 %
4	4 à 5	946	21	2,22 %	436	46,09 %	489	51,69 %
5	6 à 9	1 227	28	2,28 %	546	44,50 %	653	53,22 %
6	10 à 20	1 506	38	2,52 %	649	43,09 %	819	54,38 %
7	21 à 50	1 338	35	2,62 %	615	45,96 %	688	51,42 %
8	51 à 150	1 034	27	2,61 %	428	41,39 %	579	56,00 %
9	151 à 400	786	16	2,04 %	323	41,09 %	447	56,87 %
10	401 et plus	523	8	1,53 %	222	42,45 %	293	56,02 %
Total accidents		10 754	254	2,36 %	4 698	43,69 %	5 802	53,95 %

TRANSPORT DE PERSONNES

Classe de risque	Description	Nombre d'accidents						
		Niveau de gravité de l'accident						
		Total	Mortel	%	Blessés	%	DMS (remorquage et > 1 000 \$)	%
1	1 ou moins	22	2	9,09 %	10	45,45 %	10	45,45 %
2	2	35	3	8,57 %	16	45,71 %	16	45,71 %
3	3	17	1	5,88 %	8	47,06 %	8	47,06 %
4	4 à 5	48	1	2,08 %	21	43,75 %	26	54,17 %
5	6 à 9	55	7	12,73 %	26	47,27 %	22	40,00 %
6	10 à 20	133	2	1,50 %	70	52,63 %	61	45,86 %
7	21 à 50	214	1	0,47 %	115	53,74 %	98	45,79 %
8	51 à 150	303	3	0,99 %	175	57,76 %	125	41,25 %
9	151 à 400	274	2	0,73 %	185	67,52 %	87	31,75 %
10	401 et plus	611	4	0,65 %	531	86,91 %	76	12,44 %
Total accidents		1 712	26	1,52 %	1 157	67,58 %	529	30,90 %

Nombre de fois qu'un PEVL a été impliqué dans un accident, sans égard à la responsabilité par niveau de gravité, classe de risque, type de transport

(Ne vise que les accidents impliquant des véhicules immatriculés au Québec) (suite)
 (Photo prise le 2006-04-07 – basée sur les accidents inscrits après le 2004-04-06 soit 2 ans)

TRANSPORT PAR AMBULANCE

Classe de risque	Description	Nombre d'accidents						
		Niveau de gravité de l'accident						
		Total	Mortel	%	Blessés	%	DMS (remorquage et > 1000\$)	%
1	1 ou moins	4		0,00 %		0,00 %	4	100,00 %
2	2	8		0,00 %	7	87,50 %	1	12,50 %
3	3	7	1	14,29 %	5	71,43 %	1	14,29 %
4	4 à 5	7		0,00 %	5	71,43 %	2	28,57 %
5	6 à 9	6		0,00 %	4	66,67 %	2	33,33 %
6	10 à 20	19		0,00 %	11	57,89 %	8	42,11 %
7	21 à 50	42		0,00 %	26	61,90 %	16	38,10 %
8	51 à 150	66		0,00 %	46	69,70 %	20	30,30 %
9	151 à 400	0						
10	401 et plus	0						
Total accidents		159	1	0,63 %	104	65,41 %	54	33,96 %



INSPECTIONS EN ENTREPRISE

INSPECTIONS EN ENTREPRISE

PROBLÉMATIQUE

DOSSIERS À TENIR

Norme fédérale

Chaque transporteur routier tient des dossiers sur les permis de conduire détenus par toutes les personnes qui conduisent des véhicules commerciaux en son nom, les heures de service de chaque conducteur et les documents à l'appui, les déclarations de culpabilité à des infractions au code de la route ou à des infractions criminelles au volant, les accidents de la circulation et les dossiers de formation.

Le transporteur routier obtient de l'organisme gouvernemental compétent un profil à jour du conducteur et vérifie ce profil avant d'embaucher le conducteur.

Québec

Chaque exploitant tient pour ses conducteurs une copie du permis de conduire, les documents concernant les heures de services, la date d'embauche et les documents concernant le voyage.

Le dossier ne comporte pas le profil de comportement (infractions au Code de la sécurité routière, au Code criminel ou les accidents) ni de dossiers formation.

Il n'y a aucune obligation d'obtenir le profil du conducteur avant l'embauche.

IMPACT

- ▣ Il faut s'interroger sur l'introduction de ces nouveaux volets et tout particulièrement ceux touchant la formation et le profil avant l'embauche.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Modifier le règlement sur les heures de conduite et de travail afin d'inclure les volets accidents, formations, infractions et l'obligation d'obtenir le profil du dossier conducteur.

EMPLACEMENT DES DOSSIERS

Norme fédérale

Les dossiers à tenir et à conserver doivent être conservés ou être disponibles à la principale place d'affaires du transporteur routier située dans le territoire de l'Administration d'immatriculation des véhicules commerciaux ou à un autre endroit jugé acceptable par l'organisme compétent pour faire les vérifications en vertu du Code canadien de sécurité (CCS).

Québec

Obligations similaires pour les propriétaires et exploitants prévues au Code de la sécurité routière et par règlement en ce qui concerne l'endroit de conservation et d'accessibilité des documents.

La réglementation précise les pouvoirs de demander que soient inspectés les documents chez le propriétaire ou l'exploitant sans en préciser le lieu.

IMPACT

- ▣ Interférence possible lorsque l'entreprise a sa principale place d'affaire à l'extérieur du Québec et qu'elle est sous juridiction fédérale.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Vérifier les dispositions prévues au règlement sur les heures de conduite et de travail et au règlement sur les normes de sécurité des véhicules lourds;
- ▣ Modifier au besoin les dispositions prévues au Code de la sécurité routière et à ses règlements en ce qui concerne la conservation des dossiers.

MÉCANISME DE VÉRIFICATION – TAILLE DE L'ÉCHANTILLON

Norme fédérale

Les dossiers des conducteurs et des véhicules à vérifier sont choisis au hasard.

Québec

Lors de programme planifié la sélection est généralement faite de façon aléatoire ou en d'autres circonstances, à partir d'événements sur routes (interception, accidents) ou encore à partir du registre de paie.

Lors de plainte ou de demande ad hoc la sélection peut être ciblée.

La sélection des dossiers véhicules est généralement complétée de façon aléatoire à partir de chaque type de véhicules de l'entreprise mais peut aussi être faite à partir d'événements sur routes (interception, accidents, défauts majeurs).

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Revoir les méthodes de sélection;
- ▣ Revoir ces aspects et déterminer si en vertu des objectifs la sélection des dossiers doit être totalement au hasard lors d'un programme de travail.

MÉTHODE STANDARD – PRÉPARATION DE LA VÉRIFICATION (1)

Norme fédérale

Il faut planifier ou exécuter le nombre exigé d'inspections du CVSA avant d'entreprendre la vérification prévue. Au besoin, les inspections du CVSA peuvent être faites dans les locaux du transporteur routier (niveau 5), à la condition que les dossiers disponibles confirment que les véhicules ont circulé récemment ou sont prêts à être affectés. Il est indispensable de bien planifier les vérifications afin de recueillir un nombre suffisant de carnets de bord, ce qui peut exiger des ressources ou des délais supplémentaires.

Québec

Aucun contrôleur en entreprise n'est présentement mandaté à faire des inspections CVSA de niveau 5. Seulement deux contrôleurs en vérification mécanique sont habilités à faire des inspections CVSA de niveau 5 en vertu d'une reconnaissance acquise il y a longtemps.

IMPACT

- ▣ Réflexion à faire sur l'opportunité d'inclure de telles vérifications CVSA lors d'inspections en entreprise.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Inclure au besoin des inspections de type CVSA (niveau 5).

MÉTHODE STANDARD – PRÉPARATION DE LA VÉRIFICATION (2)

Norme fédérale

Il faut recueillir un maximum de carnets de bord fournis par le transporteur routier avant le début de la vérification. Ces carnets peuvent comprendre des rapports d'inspection du CVSA, des constats d'infractions et des observations consignées dans les carnets de bord. Il est important de bien planifier les vérifications afin de recueillir un nombre suffisant de carnets de bord, ce qui peut exiger des ressources ou des délais supplémentaires.

Québec

Période de vérification des fiches journalières s'étend généralement pour des raisons de procédures pénales sur 6 mois.

Pour ce qui est des VAD et de l'entretien préventif l'inspection des documents s'effectue pour des raisons de fréquences sur un an et plus (maximum 2 ans).

Les rapports d'inspection de type CVSA ne sont pas contrôlés en entreprise.

IMPACT

- ▣ Réflexion à faire sur la nécessité de conserver la documentation concernant les CVSA puisqu'elle est déjà disponible informatiquement.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Prévoir l'obligation au Règlement sur les normes de sécurité de conserver au dossier véhicule les copies des inspections de niveau 5 CVSA (inspection du véhicule sans le conducteur);
- ▣ Inclure le contrôle des rapports CVSA en entreprise.

MÉTHODE STANDARD – DOSSIERS NON REMIS

Norme fédérale

Si les dossiers ne sont pas disponibles dès l'arrivée dans les locaux du transporteur routier, l'inspecteur peut le signaler au chef de l'organisme chargé de délivrer les permis d'exploiter des véhicules commerciaux. Le rapport comprendra une mention des arrangements que le vérificateur a faits, ainsi que de l'omission, par le transporteur routier, de fournir les dossiers exigés. L'organisme peut ensuite communiquer avec le transporteur routier afin de le convoquer à une audience.

Québec

Une procédure prévue à la Politique d'évaluation des PEVL crée un échec à l'inspection lors de l'absence d'un certain % de dossiers.

Il n'y a pas de distinction à la Politique d'évaluation des PEVL si l'absence équivaut au % requis ou à la totalité des dossiers.

La Politique ne prévoit pas que le dossier du PEVL soit transmis à la CTQ sur-le-champ advenant que les dossiers ne sont pas disponibles dès l'arrivée dans les locaux.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Ajustement à inclure aux événements critiques de la Politique d'évaluation des PEVL selon un certain % d'absence de dossiers;
- ▣ Ajustement à inclure à la Politique d'évaluation des PEVL afin que le dossier soit transmis à la CTQ sur-le-champ (selon un certain % d'absence de dossiers).

MÉTHODE STANDARD – ÉLÉMENTS À INSPECTER DOSSIERS CONDUCTEURS (1)

Norme fédérale

Les dossiers des employés et les dossiers de paie doivent comprendre les données suivantes sur chaque personne embauchée à titre de conducteur de véhicule commercial :

- la classe du permis;
- la situation actuelle (actif, période de probation, permis conditionnel, permis révoqué, etc.) du permis de conduire.

Québec

Exigence similaire prévue au règlement en ce qui concerne le permis de conduire.

Il n'y a pas d'exigence en ce qui concerne le dossier de paie

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Établir s'il peut être judicieux d'exiger au dossier la copie du document de vérification des dossiers de permis de conduire.

MÉTHODE STANDARD – ÉLÉMENTS À INSPECTER DOSSIERS CONDUCTEURS (2)

Norme fédérale

Les dossiers des employés et les dossiers de paie doivent comprendre pour chaque personne embauchée à titre de conducteur de véhicule commercial les autres titres de compétence pour la conduite de véhicules :

- autorisation d'utilisation des freins pneumatiques;
- certificat de transport de matières dangereuses;
- autorisation de conduire dans un convoi de véhicules hors normes.

Québec

L'information concernant les compétences du conducteur se retrouve au permis de conduire « mentions » à l'exception de ce qui concerne le transport de matières dangereuses.

Il n'y a pas d'exigence en ce qui concerne le dossier de paie.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Modifier le Règlement sur les heures de conduite et de travail afin d'inclure le certificat de transport de matières dangereuses ou revoir l'entente afin d'appliquer la réglementation sur le transport de matières dangereuses applicable en entreprise.

MÉTHODE STANDARD – ÉLÉMENTS À INSPECTER FORMATION ET PERFECTIONNEMENT

Norme fédérale

Les dossiers de formation et de perfectionnement du personnel doivent comprendre :

- les noms de toutes les personnes chargées de la formation et de l'accréditation des conducteurs relativement aux méthodes à suivre pour le transport des matières dangereuses et leurs qualifications en matière de formation ou d'accréditation. Cette exigence s'applique seulement aux transporteurs routiers qui transportent des matières dangereuses au sens du Règlement sur le transport des matières dangereuses et qui exécutent des programmes internes de formation ou d'accréditation dans le domaine du transport de matières dangereuses.

Québec

Disposition non prévue (vérification des qualifications en ce qui concerne les transports de matières dangereuses faites sur route ou en entreprise par les inspecteurs de la CTQ).

IMPACTS

- ▣ Aspects du dossier liés à la notion de la gestion de la sécurité (formation et qualification);
- ▣ Évaluer le besoin et déterminer si cela ne devrait pas apparaître à un règlement indépendant.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Modifier le Règlement sur les heures de conduite et de travail afin d'y inclure le dossier formation et qualification en transport de matières dangereuses et son contenu.

MÉTHODE STANDARD – CATÉGORIES MÉTHODES DE VÉRIFICATION CONFIRMATION DU PERMIS DE CONDUIRE (1)

Norme fédérale

Il faut consulter la base de données sur les permis de conduire afin de vérifier l'exactitude de la classe, le statut ou les conditions du permis de conduire. Si le conducteur choisi vient d'une Administration différente de l'Administration d'immatriculation, il faut confirmer la possibilité de produire un permis de conduire valable. Il faut vérifier également la validité des certificats de formation en transport de matières dangereuses, s'il y a lieu.

Québec

Méthode de vérification du permis similaire à partir de la banque de données de la SAAQ.

Aucune vérification faite concernant la validité des certificats de formation concernant le transport de matières dangereuses.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Revoir l'entente concernant le transport de matières dangereuses afin d'inclure la possibilité d'effectuer la vérification des certificats de formation en entreprise.

MÉTHODE STANDARD – CATÉGORIES MÉTHODES DE VÉRIFICATION CONFIRMATION DU PERMIS DE CONDUIRE (2)

Norme fédérale

Une infraction relative à la confirmation du permis de conduire survient lorsqu'un conducteur peut circuler au volant d'un véhicule commercial sans détenir le permis de conduire exigé ou une preuve qu'il a reçu la formation prévue en matière de transport des matières dangereuses (le cas échéant).

Québec

Infraction similaire appliquée en ce qui concerne le permis de conduire.

Selon l'entente en cours il n'y a aucune sanction d'appliquée en entreprise en ce qui concerne le transport de matières dangereuses.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Revoir l'entente concernant le transport de matières dangereuses afin d'inclure la possibilité d'effectuer la vérification des certificats de formation en entreprise.

MÉTHODE STANDARD – CATÉGORIES MÉTHODES DE VÉRIFICATION HEURES DE TRAVAIL

Norme fédérale

Une infraction relative à la falsification ou à l'absence d'un registre ou d'un carnet de route survient si l'on peut prouver que les relevés, carnets de route ou autres documents à l'appui sont inexacts ou absents.

Québec

Infractions similaires prévues au CSR en ce qui concerne la fiche journalière 519.45 *Fausse information*.

Infractions similaires prévues au CSR en ce qui concerne la fiche journalière et autres documents 519.20 *Absence de documents*.

Il n'y a pas d'infraction si les autres documents sont inexacts.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Voir si par la réglementation il est nécessaire de prévoir une infraction pour avoir tenu les autres documents d'une façon inexacte;
- ▣ Modifier le Code de la sécurité routière afin d'inclure cette exigence.

MÉTHODE STANDARD – CATÉGORIE MÉTHODES DE VÉRIFICATION INSPECTION DU CVSA

Norme fédérale

Les inspections de niveau 1 et 5 du CVSA faites par n'importe quelle Administration peuvent être utilisées à la condition de choisir seulement les plus récentes inspections permettant de satisfaire aux exigences relatives à taille de l'échantillon mentionnées dans la colonne 2 de l'annexe B et qu'une inspection choisie de cette façon a été faite dans les douze mois précédant la date de la vérification.

En ce qui concerne les inspections de niveau 5 du CVSA, le vérificateur doit pouvoir faire confirmer qu'un véhicule a été mis en circulation récemment ou prouver que le véhicule est prêt à être affecté avant qu'une défektivité justifiant la mise hors service ne soit consignée à titre d'infraction.

Québec

Disposition non prévue à la méthode d'inspection.

Inspections de véhicules faites par des contrôleurs en vérification mécanique chez les participants PEP.

Inspections de véhicules faites occasionnellement par des contrôleurs en vérification mécanique en assistance aux contrôleurs en entreprise.

IMPACTS

- ▣ Évaluer la possibilité d'inclure obligatoirement la vérification de type CVSA lors d'une inspection en entreprise;
- ▣ S'il fallait inclure cet élément le résultat de ces vérifications servirait deux fois, sur route et en entreprise;
- ▣ Il faut tenir compte des lieux qui ne sont pas tous aménagés de façon sécuritaire afin de faire ce genre d'inspection.

SOLUTION POSSIBLE

- ▣ Modifier la Politique des PEVL.

**ANNEXE B – LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À LA TAILLE D'UN
ÉCHANTILLON POUR UNE VÉRIFICATION EN ENTREPRISE
(RÉF : TABLEAU D'ÉCHANTILLONNAGE)**

Norme fédérale

Les Administrations disposent d'une certaine marge pour l'application de l'annexe B.

La taille des échantillons indiquée dans la colonne 1 est un minimum que l'Administration doit respecter pendant une vérification.

Afin d'étayer l'évaluation globale du statut d'un transporteur routier en matière de sécurité, il est recommandé que le nombre d'inspections du CVSA faites au cours des douze mois précédant la vérification soit égal au nombre indiqué dans la colonne 2.

Québec

L'échantillonnage prévu à la Politique d'évaluation des PEVL pour les dossiers conducteurs et véhicules est identique à l'exception de la fenêtre 6 à 12.

Il n'y a pas d'échantillonnage appliqué en ce qui concerne le CVSA.

IMPACT

- ▣ Point d'écart mineur qui sera à considérer lors de la révision de la Politique d'évaluation des PEVL.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ Échantillonnage non conforme : ajuster la Politique d'évaluation en fonction de l'échantillonnage minimum prévu à la norme;
- ▣ Échantillonnage à appliquer en ce qui concerne le CVSA.

ÉCHANTILLONNAGE – NORME 15

Lignes directrices relatives à la taille d'un échantillon pour une vérification en entreprise		
Nombre (conducteurs/véhicules)	Taille minimale de l'échantillon (conducteurs/véhicules)	Taille minimale de l'échantillon (ASVC)
1	1	1
2 à 5	Tous	2
6 à 9	6	2
10 à 12	8	3
13 à 15	9	3
16 à 18	10	3
19 à 22	11	3
23 à 26	12	5
27 à 32	13	5
33 à 40	14	5
41 à 50	15	5
51 à 64	16	5
65 à 85	17	5
86 à 121	18	8
122 à 192	19	13
193 à 413	20	20
414 à 500	21	21
Plus de 501	25	25

ÉCHANTILLONNAGE – POLITIQUE D'ÉVALUATION

	Nombre de conducteurs ou de véhicules de l'entreprise																					
	1	2	3	4	5	6	7 à 10	11 à 12	13 à 15	16 à 18	19 à 22	23 à 26	27 à 32	33 à 40	41 à 50	51 à 64	65 à 85	86 à 121	122 à 192	193 à 413	414 à 500	501 à plus
Nombres de dossiers vérifiés	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	25
Nombre de points d'infraction constituant un échec, volet propriétaire ou volet exploitant ¹⁴																						
Transport par camion	6	7	9	11	12	13	15	16	17	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	30	31	35
Transport de personnes	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	15	15	16	16	17	18	19	20	21	24

¹⁴ Le seuil applicable à l'entreprise qui possède ou exploite à la fois des camions et des autobus ou des minibus est le seuil correspondant à son activité principale, soit celle regroupant le plus de véhicules. En cas d'égalité entre les nombres de véhicules considérés, les seuils applicables sont ceux du transport de personnes.

Nombre d'inspections en entreprise par type de transport, classe de risque, volet exploité, résultat et origine de l'inspection

(Ne vise que les PEVL québécois)

Signification des abréviations :

AU = Autre
 DI = Demande interne
 EA = enquête après accident
 PL = Plainte
 PR = programme de travail

(Photo prise le 2006-04-07 – basé sur les résultats survenus après le 2004-04-06 soit 2 ans)

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Classe de risque	Description	Volet inspecté	Réussite						Échec					
			Origine de l'inspection						Origine de l'inspection					
			AU	DI	EA	PL	PR	TOTAL	AU	DI	EA	PL	PR	TOTAL
1	1 ou moins	Exploitant	5	3		4	62	74					6	6
		Propriétaire	4	3		3	66	76					4	4
2	2	Exploitant	2	6	2	4	83	97	1	2			7	10
		Propriétaire	3	8	2	4	84	101					8	8
3	3	Exploitant	2	2		1	40	45				1	4	5
		Propriétaire	3	2		1	45	51					4	4
4	4 à 5	Exploitant	5	3			61	69	1				4	5
		Propriétaire	1	3			65	69	1				2	3
5	6 à 9	Exploitant	3	3	2	8	88	104					4	4
		Propriétaire	3	3	1	9	93	109						0
6	10 à 20	Exploitant	4	2		7	90	103				1	13	14
		Propriétaire	6	2		8	103	119					2	2
7	21 à 50	Exploitant	3	1	1	3	51	59					5	5
		Propriétaire	2	1	1	3	59	66						0
8	51 à 150	Exploitant	3	1	1		14	19				1	2	3
		Propriétaire			1	1	13	15					2	2
9	151 à 400	Exploitant	1			2	3	6						0
		Propriétaire	1			1	4	6						0
10	401 et plus	Exploitant					2	2					2	2
		Propriétaire					4	4						0
Total inspections en entreprise			51	43	11	59	1 030	1 194	3	2	0	3	69	77

Nombre d'inspections en entreprise par type de transport, classe de risque, volet exploité, résultat et origine de l'inspection

(Ne vise que les PEVL québécois)

Signification des abréviations :

AU = Autre
 DI = Demande interne
 EA = enquête après accident
 PL = Plainte
 PR = programme de travail

(Photo prise le 2006-04-07 – basé sur les résultats survenus après le 2004-04-06 soit 2 ans)

TRANSPORT DE PERSONNES

Classe de risque	Description	Volet inspecté	Réussite					Échec						
			Origine de l'inspection					Origine de l'inspection						
			AU	DI	EA	PL	PR	TOTAL	AU	DI	EA	PL	PR	TOTAL
1	1 ou moins	Exploitant	1			2	15	18					2	2
		Propriétaire	1			2	15	18					2	2
2	2	Exploitant					8	8						0
		Propriétaire					8	8						0
3	3	Exploitant		1			4	5					1	1
		Propriétaire		1			5	6						0
4	4 à 5	Exploitant				1	6	7						0
		Propriétaire				1	6	7						0
5	6 à 9	Exploitant					3	3					1	1
		Propriétaire		1			3	4					1	1
6	10 à 20	Exploitant		1			2	3						0
		Propriétaire		1				1						0
7	21 à 50	Exploitant	1	1			6	8						0
		Propriétaire	1				6	7						0
8	51 à 150	Exploitant				1	2	3						0
		Propriétaire				2	3	5						0
9	151 à 400	Exploitant					1	1						0
		Propriétaire				1	1	2						0
10	401 et plus	Exploitant						0						0
		Propriétaire						0						0
Total inspections en entreprise			4	6	0	10	94	114	0	0	0	0	7	7



COTE
SATISFAISANT NON
INSPECTÉ

COTE SATISFAISANT NON INSPECTÉ

PROBLÉMATIQUE

Concept des cotes

- ▣ Une inspection en entreprise est nécessaire pour modifier une cote;
- ▣ La cote satisfaisant non inspecté est une cote d'entrée dans le système. Elle est de nature temporaire;
- ▣ Une inspection en entreprise est nécessaire pour modifier une cote.

L'exigence d'une inspection en entreprise obligatoire avant de changer la cote est basée sur l'hypothèse qu'une inspection permet de déceler véritablement qu'un PEVL gère l'ensemble des exigences qui lui sont imposées :

- Cette hypothèse est à vérifier;
 - Elle implique aussi que les anomalies décelées sur route ne sont pas suffisantes pour conclure à un problème;
 - Un échec « *administratif* » à l'inspection peut conduire à une décote même si le PEVL a un bon dossier de comportement;
 - Le Québec et l'Ontario sont les seules provinces à modifier la cote avec seulement des événements sur route;
 - Selon la norme 14, la cote peut être modifiée à la suite d'une inspection en entreprise.
- ▣ La cote satisfaisant non inspecté est une cote d'entrée dans le système. Elle est de nature temporaire.

En pratique, la majorité des provinces font des inspections pour aussi peu qu'entre 0 et 2 % du nombre d'entreprises, ce qui fait en sorte que le cycle de vérification pour tous les PEVL peut varier entre 50 et 90 ans¹⁵.

- Cote temporaire`;
- Laisse supposer que le statut du PEVL est sous réserve;
- Les provinces n'ont pas de plan pour modifier le rythme annuel des inspections.

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ *Statu quo*
 - Non-conformité avec les exigences de la norme fédérale 14.

¹⁵ Basée sur le tableau intitulé Safety ratings Statistics, 1^{er} avril 2004.

- ▣ Ajout de la cote satisfaisant non inspecté
 - Une cote satisfaisant non inspecté pourrait donner l'impression que les PEVL ont tous un comportement médiocre;
 - Il faudrait engager plus de contrôleurs routiers pour procéder aux inspections en entreprises de tous les PEVL qui auraient la cote satisfaisant non inspecté.



MISES HORS
SERVICE

MISES HORS SERVICE

PROBLÉMATIQUE

Au fédéral, la norme 12 sur les critères d'inspection sur route de l'Alliance sur la sécurité des véhicules commerciaux (CVSA) contient les critères d'inspection sur route des véhicules et des conducteurs de véhicules lourds.

L'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux, fondé à l'origine aux États-Unis dans le but de promouvoir et d'encourager l'entretien et l'exploitation des véhicules commerciaux d'une manière propre à protéger la santé et la sécurité du grand public, a été adoptée par le Canada à l'automne 1986. C'est dans ce cadre que s'inscrit le programme d'inspection sur les routes.

L'introduction de procédures d'inspection normalisées permet d'optimiser l'utilisation des ressources affectées à l'inspection des véhicules commerciaux, des conducteurs et du chargement; d'éviter la répétition des efforts; d'accroître le nombre d'inspections effectuées à l'échelle régionale et de minimiser les retards inévitables imputés à l'industrie par ce genre d'activité.

La norme fédérale 12 prévoit que la documentation à inspecter au regard des conducteurs inclut :

- Permis de conduire;
- Fiches journalières (registre d'heures de services);
- Rapport de ronde de sécurité;
- Certificat de transport de marchandises dangereuses, le cas échéant.

Les infractions sont traitées selon leur gravité et versées au profil du conducteur et du transporteur. Dans les cas où les facultés du conducteur sont touchées au point de risquer de compromettre la sécurité (drogue, alcool, fatigue), le permis de conduire peut être suspendu pour 24 heures.

Au Québec, la politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds prévoit que l'évaluation du propriétaire est basée sur la fréquence à laquelle ses véhicules sont mis hors service à la suite d'un contrôle sur route effectué par la Société ou d'une inspection effectuée par un mandataire à la demande d'un agent de la paix.

De plus, le Code de la sécurité routière prévoit à l'article 519.12 que :

Tout agent de la paix peut, pour la période correspondant au nombre d'heures de repos prescrit par règlement, retirer le permis de conduire à un conducteur qui a dépassé le nombre d'heures de conduite ou d'heures de travail prévu par règlement ou autorisé par la Société et prendre possession de son véhicule pour qu'il soit conduit à un endroit convenable.

Le conducteur doit se conformer sans délai aux exigences de l'agent de la paix et peut reprendre possession de son permis selon les indications que ce dernier lui fournit.

Les pouvoirs prescrits au Code de la sécurité routière sont utilisés par les agents de la paix. Toutefois, les informations découlant de ces « mises hors services conducteurs » ne sont pas colligées par la Société.

Avec l'implantation du **Rapport d'intervention sur route (RIR)**, les mises hors services conducteurs seront éventuellement associées à cet outil et permettront ainsi de colliger de l'information à ce sujet.

SOLUTION POSSIBLE

- Rapport d'intervention sur route (RIR).



DÉFECTUOSITÉS
MAJEURES
FORTUITES

DÉFECTUOSITÉS MAJEURES FORTUITES

PROBLÉMATIQUE

Au fédéral, ce concept n'existe pas.

Au Québec, à la demande de l'industrie, la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds reconnaît que certaines défauts majeures peuvent se produire de façon fortuite, et ne devraient pas influencer de façon négative l'évaluation du propriétaire concerné. Lorsqu'une défaut majeure est considérée comme fortuite, elle est inscrite au dossier du propriétaire concerné, mais elle ne conduit pas à une mise hors service.

Toutefois, le conducteur d'un véhicule lourd ne peut plus circuler avec son véhicule dès qu'il constate, en cours de voyage, une défaut majeure, même fortuite. L'interdiction de circuler est liée à la défaut majeure, peu importe si elle est fortuite ou non. Dans ce cas, le conducteur doit immédiatement immobiliser le véhicule et respecter l'interdiction de circuler avec celui-ci.

Si le conducteur circule en connaissance d'une défaut majeure fortuite, elle ne pourra plus être considérée comme telle et sera alors inscrite comme une mise hors service pour les fins de l'évaluation du propriétaire.

Les défauts mécaniques majeures énumérées à la section B de l'annexe 2 de la Politique d'évaluation seront considérées comme fortuites, dans la mesure où les conditions suivantes sont respectées :

- La défaut n'est pas attribuable à une négligence du propriétaire dans le cadre de l'entretien obligatoire de son véhicule;
- La vérification avant départ a été effectuée sur le véhicule;
- La défaut est associée à une ou plusieurs des conditions suivantes :
 - elle est de nature imprévisible;
 - elle découle soit d'un élément externe au véhicule, soit d'un accident qui vient de se produire, soit d'un problème de nature électrique.

Chaque défaut est présentée en référence à une défaut majeure définie à la section V du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*¹⁶.

IMPACTS

Cette notion de défauts fortuites permet de rendre compte de la réalité à savoir que des événements imprévus peuvent arriver, et ce, indépendamment de la volonté d'un transporteur ou encore de sa responsabilité. L'introduction d'une telle mesure démontre également une

¹⁶ *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* [C-24.2, r.1.03].

certaine souplesse de la Politique à l'égard des PEVL par rapport à la norme fédérale qui, elle, ne reconnaît pas cette notion.

Une défectuosité fortuite qui survient à l'extérieur de la province n'est pas considérée comme telle par les autres Administrations. Pour ce faire, il faudrait que les autres Administrations tiennent compte des critères établis dans notre politique d'évaluation.

SOLUTIONS POSSIBLES

▣ Statu quo

- Non-conformité avec les exigences de la norme fédérale;
- La Politique des PEVL ne considère pas les mises hors service d'un véhicule pour lequel il aurait été imprévisible de détecter la défectuosité.

▣ Ne plus tenir compte des défectuosités majeures fortuites

- Conformité avec la norme fédérale 14;
- Des mises hors services seraient considérées par la Politique à la suite de défectuosités majeures imprévisibles.

CVM fortuits non considérés comme mise hors service par la Politique par classe de risque et type de transport

(Vise tous les PEVL sans égard à l'immatriculation)
(Photo prise le 2006-03-13 – basée sur les CVM inscrits après le 2004-03-13 soit 2 ans)

Classe de risque	Description	CVM Fortuits		Nbre total de CVM émis		Ratio (%)		Nbre de PEVL	
		March.	Pers.	March.	Pers.	March.	Pers.	March.	Pers.
1	1 ou moins	262	3	5 242	113	5 %	3 %	249	3
2	2	258	1	4 390	134	6 %	1 %	243	1
3	3	146	1	2 811	129	5 %	1 %	135	1
4	4 à 5	230	8	3 934	257	6 %	3 %	207	8
5	6 à 9	335	6	5 657	385	6 %	2 %	283	4
6	10 à 20	456	11	6 867	645	7 %	2 %	357	10
7	21 à 50	374	15	5 864	805	6 %	2 %	242	12
8	51 à 150	350	8	4 791	542	7 %	1 %	176	6
9	151 à 400	197	2	2 339	287	8 %	1 %	71	2
10	401 et plus	200		2 168	4	9 %	0 %	44	
	Total	2 808	55	44 063	3 301	6 %	2 %	2 007	47



ÉVÉNEMENTS
CRITIQUES

ÉVÉNEMENTS CRITIQUES

PROBLÉMATIQUE

Au fédéral, ce concept n'existe pas.

Au Québec, la Politique d'évaluation des PEVL définit l'événement critique comme étant une *défectuosité critique ou infraction présentant un haut risque pour la sécurité routière ou la protection du réseau routier, et conduisant automatiquement à une intervention immédiate de la Société auprès du propriétaire ou de l'exploitant concerné. Un accident mortel responsable est également un événement critique.*

La Politique prévoit que certains événements de gravité majeure amènent des interventions immédiates auprès d'un propriétaire ou d'un exploitant. Voici la liste de ces événements, appelés « événements critiques » :

- ▣ Tout accident mortel, impliquant la responsabilité du conducteur du véhicule lourd ou la non-conformité du véhicule lourd;
- ▣ Toute défectuosité critique constatée sur route. On retrouve la liste des défectuosités critiques à l'annexe 2;
- ▣ Circuler avec un véhicule hors normes sans escorte policière, lorsqu'une telle escorte constitue une condition d'un permis spécial de circulation;
- ▣ Circuler avec un véhicule hors normes sans permis spécial de circulation, alors qu'un permis de classe 6 ou 7 était requis;
- ▣ Circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses;
- ▣ Toute surcharge critique. Trois situations de surcharge critique sont possibles :
 - circuler avec un véhicule transportant une charge excédant de 20 % et plus la masse totale en charge permise, dans le cas d'un transport normalisé;
 - circuler en vertu d'un permis du ministre avec un véhicule transportant une charge excédant de 15 % et plus la masse totale en charge permise en vertu du permis du ministre;
 - circuler en vertu d'un permis spécial de circulation avec un véhicule transportant une charge excédant de 10 % et plus la masse totale en charge permise en vertu d'un permis spécial de circulation de classe 5 ou 6;
- ▣ Toute action¹⁷ ayant comme principale cause un manquement à une disposition du Code de la sécurité routière ou d'un de ses règlements ou une négligence de la part du conducteur, de l'exploitant ou du propriétaire du véhicule lourd, et ayant causé un dommage significatif à la chaussée, à un pont ou à un viaduc, selon les barèmes établis par le ministère des Transports.

¹⁷ La Société prend en considération une telle action lorsqu'elle en est informée par écrit par le ministère des Transports ou la municipalité responsable de l'entretien de la route ou de la structure ayant subi le dommage, selon le cas.

Tous ces événements conduisent à une intervention immédiate auprès de l'utilisateur. La nature de l'intervention dépendra du dossier global du propriétaire ou de l'exploitant.

Les travaux du Comité sur les événements critiques ont été présentés au Comité directeur sur l'évolution de la Politique d'évaluation lors d'une réunion tenue le 30 janvier 2006. L'ensemble des propositions présentées a été retenu par le Comité directeur.

De plus, les membres du Comité directeur ont proposé que les mises hors services reliées au nouvel événement critique proposé sur les défauts multiples (trois défauts majeurs sur trois systèmes mécaniques différents ou plus) ne soient plus comptabilisées dans l'évaluation du comportement des PEVL en raison de la double pénalité qu'elle procure, proposition qui fut retenue.

L'entrée en vigueur des nouveaux événements critiques pourrait être synchronisée avec celle des seuils de l'évaluation continue, qui est encore à déterminer.

Les orientations présentées au Comité directeur sont les suivantes.

Les pertes de chargement, renversements et déversements de matières dangereuses n'ont pas été retenus comme événements critiques. Même s'ils présentent un caractère préoccupant, l'information relative à de tels événements n'est pas disponible de façon systématique, puisque le rapport d'accident ne prévoit pas ces situations et qu'elles ne résultent pas non plus nécessairement en un accident. En dépit de ces difficultés, le comité de travail considérait que la Société ou la Commission pourraient entreprendre au besoin une intervention lorsque la situation le justifie.

Le comité de travail propose également de ne pas prendre en considération la taille de parc pour l'application des événements critiques bien qu'il considère cependant que la Commission des transports doit être informée du fait qu'il existe un certain lien entre la taille de parc et la probabilité d'être impliqué dans un événement critique, afin que la Commission puisse prendre ce facteur en considération quand le dossier d'un PEVL ayant été impliqué dans un ou plusieurs événements critiques lui est transmis.

Selon le comité, il y a une certaine logique dans le fait que tout PEVL doit être interpellé lors d'un événement critique, compte tenu de la gravité d'un tel événement et du fait qu'une lettre d'avertissement constitue la principale intervention entreprise à la suite d'un événement critique isolé, autre qu'un accident mortel responsable.

Le comité propose pour certains événements un nouveau type d'intervention soit la lettre d'information. Cette lettre serait un nouvel outil qui viserait à sensibiliser le PEVL à l'occurrence de certains événements graves, sans toutefois constituer un événement critique. L'information à l'effet que le PEVL a reçu une telle lettre d'information serait toutefois consignée au dossier du PEVL afin que la Commission puisse en tenir compte, le cas échéant, dans l'appréciation du dossier.

La mise en place d'un tel outil de sensibilisation est proposée pour tenir compte des volumes importants de certains événements considérés comme ayant une gravité élevée (ex : les excès de vitesse entre 31 et 40 km/h) ainsi que du fait qu'aucun consensus n'a pu être obtenu quant à l'opportunité de prévoir une lettre d'avertissement pour les infractions commises par les

conducteurs auxquelles sont rattachés 4 points d'inaptitude et plus, en vertu du Règlement sur les points d'inaptitude.

Enfin, le comité soumet qu'un nouvel exercice de révision des événements critiques devrait être refait d'ici un délai d'environ trois ans, afin d'assurer une évolution continue du concept des événements critiques et pour tenir compte de divers facteurs tels que l'évolution des interventions effectuées en vertu de la Politique d'évaluation, l'évolution du bilan routier et la mise en place du dossier sur les conducteurs de véhicules lourds.

Le comité est d'avis par ailleurs que la Société de l'assurance automobile devrait analyser l'opportunité de relancer auprès de ses partenaires municipaux et des corps policiers le besoin d'obtenir l'information relative aux infractions commises par les PEVL et leurs conducteurs, dès le moment où ces infractions ont été constatées. Il s'agit d'une information essentielle si on veut supporter la finalité visée par les événements critiques, à l'effet d'amorcer une intervention rapide à la suite d'un événement présentant un niveau de gravité très élevé. L'obtention de l'information sur les infractions émises, combinée aux nouveaux événements proposés par le comité en lien avec la vitesse, permettrait en outre de répondre à la demande formulée par les corps policiers dans le cadre des travaux du comité sur la vitesse des véhicules lourds, à l'effet de déterminer des façons d'intervenir rapidement face aux vitesses excessives.

L'analyse des orientations proposées par le Comité est reproduite dans les tableaux aux pages qui suivent.

ORIENTATIONS PROPOSÉES PAR LE COMITÉ SUR LES ÉVÉNEMENTS CRITIQUES

Nature du comportement	Événement critique actuel ¹⁸ ou envisagé	Commentaire	Intervention actuelle ou proposée	
			Nature ¹⁹	Volume annuel
Implication dans les accidents	Accident mortel responsable	Cet événement critique est conservé.	Transmission à la CTQ	35
	Accident avec blessés graves	Événement non retenu : <ul style="list-style-type: none"> - absence de barèmes permettant d'établir objectivement qu'une personne est gravement blessée - même avec des barèmes précis, il serait impossible de connaître la gravité d'une blessure, compte tenu de la Loi sur l'accès à l'information. 		
Respect des règles de circulation	Excès de vitesse de 31 à 40 km/h	Événement non retenu comme critique : <ul style="list-style-type: none"> - on vise d'abord la sensibilisation, compte tenu du volume très élevé 	Lettre d'information	1 050
	Excès de vitesse de 41 km/h et plus	Nouvel événement critique proposé : <ul style="list-style-type: none"> - la vitesse a un impact majeur sur la gravité des accidents. 	Lettre d'avertissement	180
	Renversement d'un véhicule lourd	Événement non retenu : <ul style="list-style-type: none"> - on ne dispose d'aucun moyen d'être informé systématiquement des renversements - si le renversement a résulté en un accident, c'est la gravité de l'accident qui devrait déterminer s'il s'agit ou non d'un événement critique - une intervention pourrait être initiée à la pièce par la SAAQ ou la CTQ 		

¹⁸ Les événements identifiés en italique sont les événements critiques actuellement prévus à la Politique d'évaluation.

¹⁹ Lorsqu'une lettre d'avertissement est la première intervention prévue pour un nouvel événement critique proposé, toute récurrence de l'événement à l'intérieur d'un délai d'un an devrait entraîner la transmission du dossier du PEVL à la Commission. Le dossier d'un PEVL devrait également être transmis à la Commission lors de combinaisons d'événements impliquant cet événement critique, suivant le principe décrit à la section 7.2.2 de la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Nature du comportement	Événement critique actuel ou envisagé	Commentaire	Intervention actuelle ou proposée	
			Nature	Volume annuel
Respect des règles de circulation	Infraction grave pour laquelle 4 points d'inaptitude ou plus sont prévus ²⁰	Événement non retenu comme critique : - interpelle beaucoup le conducteur - on vise d'abord la sensibilisation	Lettre d'information	200
	Infraction au Code criminel	Événement non retenu : - l'impact de ces infractions est déjà important aux dossiers des PEVL (5 points) ou aux dossiers des conducteurs (suspension du permis) - la SAAQ ne peut lier ces infractions au PEVL, car elles ne sont pas liées à un numéro de plaque d'immatriculation.		
Heures de conduite	Dépassement des heures autorisées	Événement non retenu : - La réglementation est en évolution. - La nouvelle réglementation prévoira la mise hors service du conducteur qui dépasse les heures prévues. Celle-ci s'apparente à la mise hors service du véhicule, qui n'est pas un événement critique.		
État mécanique des véhicules	Défectuosités critiques	Cet événement critique est conservé.	Lettre d'avertissement	180
	Trois défauts majeurs sur trois systèmes mécaniques différents ou plus	Nouvel événement critique proposé : - il y a un risque évident et non fortuit lorsqu'on constate ce genre de situation	Lettre d'avertissement	Volume indéterminé ²¹

²⁰ Outre les excès de vitesse prévoyant 4 points ou plus et la circulation dans un tunnel en transportant des matières dangereuses (ces deux événements sont déjà couverts dans les propositions faites par le comité) les infractions visées sont les suivantes : conduite sans la présence d'un accompagnateur (4 points), manquement à un devoir de conducteur impliqué dans un accident (9 points), conduite avec présence d'alcool dans l'organisme ou omission de fournir un échantillon d'haleine (4 points), vitesse ou action imprudente (4 points), dépassement successif en zigzag (4 points), dépassement prohibé sur la voie réservée à la circulation en sens inverse (4 points), omission d'arrêter à un passage à niveau en conduisant un autobus, un minibus ou un véhicule lourd transportant certaines catégories de matières dangereuses (9 points), conduite pour un pari, un enjeu ou une course (6 points), omission de se conformer aux feux intermittents ou au signal d'arrêt d'un autobus scolaire (9 points).

²¹ En 2002, lors de plus de 1500 vérifications, on a constaté 3 défauts majeurs ou plus sur le véhicule vérifié.

Nature du comportement	Événement critique actuel ou envisagé	Commentaire	Intervention actuelle ou proposée	
			Nature	Volume annuel
Arrimage des charges	Perte de chargement	<p>Événement non retenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - on ne dispose d'aucun moyen d'être informé systématiquement des situations de pertes de chargement. - si la perte de chargement a résulté en un accident, c'est la gravité de l'accident qui devrait déterminer s'il s'agit ou non d'un événement critique. - une intervention pourrait être initiée à la pièce par la SAAQ ou la Commission. 		
Transport de matières dangereuses	Circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses	Cet événement critique est conservé.	Lettre d'avertissement	20
	Déversement de matières dangereuses	<p>Événement non retenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - même traitement que la perte de chargement, une intervention pouvant être initiée à la pièce par la SAAQ ou par la Commission. 		
Normes de charges et dimensions	Circuler avec un véhicule hors normes sans permis spécial alors qu'un permis de classe 6 ou 7 est requis	<p>On propose le retrait de cet événement critique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les surcharges critiques couvrent les cas de classe 6. - une approche semblable à celle des surcharges est proposée par le comité, relativement aux dimensions hors normes 		

Nature du comportement	Événement critique actuel ou envisagé	Commentaire	Intervention actuelle ou proposée	
			Nature	Volume annuel
Normes de charges et dimensions	Dimension critique	Nouvel événement critique proposé lorsque la différence entre la dimension constatée et celle permise excède : <ul style="list-style-type: none"> - 1 m pour la largeur, ou - 0,5 m pour la hauteur, ou - 5 m pour la longueur, ou - 2,5 m pour l'excédent 	Lettre d'avertissement	À déterminer
	<i>Action ayant causé un dommage significatif aux infrastructures</i>	On propose le retrait de cet événement critique : <ul style="list-style-type: none"> - il est très difficile d'établir des barèmes objectifs afin de supporter l'application de cette disposition - les PEVL causant des dommages importants aux infrastructures sont poursuivis au civil par le MTQ - le cas échéant, le dossier d'un PEVL concerné par l'événement pourrait être référé à la Commission, en application de l'article 25 de la loi 430. 		
Normes de charges	<i>Surcharge critique</i>	Cet événement critique est conservé.	Lettre d'avertissement	100
	<i>Circuler avec un véhicule hors normes sans escorte policière, alors qu'une telle escorte serait requise</i>	Cet événement critique est conservé.	Lettre d'avertissement	1

SOLUTIONS POSSIBLES

▣ *Statu quo*

- Non-conformité avec les exigences de la norme fédérale;
- Permet de détecter les PEVL à risque en complément de l'évaluation continue.

▣ Ne plus tenir compte des événements critiques

- Ces infractions seraient considérées dans la Politique d'évaluation et dans le calcul des seuils.

Événements critiques par zone de comportement, classe de risque et type de transport

(Vise tous les PEVL sans égard à l'immatriculation)

(Photo prise le 2006-03-13 – basée sur les événements critiques inscrits après le 2004-03-13 soit 2 ans)

Classe de risque	Description	Nombre d'infractions						Nombre de PEVL					
		Normes de charges (ENC)		Sécurité des opérations (ESO)		Défectuosité majeure critique		Marchandises			Personnes		
		March.	Pers.	March.	Pers.	March.	Pers.	ENC	ESO	PSV	ENC	ESO	PSV
1	1 ou moins	67	-	7	-	117		65	7	65	-	-	
2	2	56	-	4	-	63	1	37	4	55	-	-	1
3	3	32	-	3	-	53		27	3	31	-	-	
4	4 à 5	66	-	3	-	67		41	3	59	-	-	
5	6 à 9	81	1	8	-	84		32	8	78	-	-	
6	10 à 20	102	-	7	-	70		34	7	89	-	-	
7	21 à 50	66	2	16	-	46	2	25	15	59	-	-	2
8	51 à 150	37	-	23	-	13		6	19	32	-	-	
9	151 à 400	13	-	10	-	6		6	8	10	-	-	
10	401 et plus	9	-	2	-	4		3	2	8	-	-	
	Total	529	3	83	-	523	3	275	76	486	-	-	3
Nombre d'infractions critiques visant le transport de biens					1 135								
Nombre total de PEVL visant le transport de biens								837					
Nombre total de PEVL visant le transport de personnes											3		



DÉFINITION DE
VÉHICULE LOURD
ET EXEMPTIONS

DÉFINITION DE VÉHICULE LOURD ET EXEMPTIONS

PROBLÉMATIQUE

Depuis le 1^{er} janvier 2006, le règlement (fédéral) sur les certificats d'aptitude à la sécurité des transporteurs routiers prévoit qu'un certificat d'aptitude à la sécurité est exigé pour effectuer du transport extra provincial.

Ce règlement précise que l'autorité provinciale peut délivrer le dit certificat à une personne physique ou morale pour l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale. Les définitions suivantes sont précisées au paragraphe a) de l'article 3 : un camion, un tracteur ou une remorque, ou toute combinaison de ces véhicules, dont le poids brut enregistré ou le poids dépasse 4 500 kg.

En décembre 2005, le Québec adoptait la *Loi modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives* (projet de loi 129). Il y est prévu que la définition de véhicule lourd fasse référence au poids nominal brut du véhicule (PNBV de 4 500 kg et plus). Cette nouvelle définition sera mise en vigueur par un règlement d'application à une date ultérieure.

La définition actuelle de véhicule lourd (plus de 3 000 kg de masse nette) est toujours en vigueur. Historiquement, la définition de véhicule lourd, selon la masse nette, adoptée par le Québec était reconnue par les Administrations canadiennes et considérée comme équivalent au 4 500 kg selon le poids brut. Toutes les provinces et territoires sauf l'Ontario et le Québec ont adopté la notion de véhicule lourd basée sur 4 500 kg selon le PNBV.

IMPACTS

- ▣ Il est nécessaire de modifier la *Loi sur les transports* et plusieurs règlements avant la mise en vigueur de notre nouvelle définition;
- ▣ Des consultations auprès des fabricants de véhicules, de remorques, de boîtes (camion cube) et d'utilisateurs de combinaison de ces véhicules ont débuté;
- ▣ Prévoir des exemptions pour les utilisateurs de combinaison de véhicules;
- ▣ Rendre disponible l'information auprès des PEVL de l'obligation d'obtenir un certificat d'aptitude à la sécurité lorsqu'ils effectuent du transport extra-provincial avec une combinaison pick-up remorque dont le PNBV combiné excède 4 500 kg

SOLUTIONS POSSIBLES

- ▣ *Statu quo*
 - Non-conformité à la norme fédérale.
- ▣ Mise en vigueur de la nouvelle définition en 2007
 - Non-conformité à la norme fédérale;
 - Non-conformité pour les autres provinces aussi.



HARMONISATION DES NORMES

HARMONISATION DES NORMES

Les différents écarts qui subsistent entre la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et, notamment, la norme fédérale 14 sur la *Cote de sécurité*, de même que les diverses solutions qui pourraient être apportées afin d'atteindre l'harmonisation des normes ont été présentés dans ce document.

Les conséquences d'une telle harmonisation doivent être analysées afin de déterminer si elles ont un impact positif ou encore négatif pour le gouvernement et l'industrie dans le cadre de l'encadrement du transport routier prévu à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*, et ce, à la lumière des objectifs visés par cette loi. Ces objectifs étant :

▣ La sécurité routière et la protection du réseau routier

L'encadrement du transport routier a pour objectif de faire en sorte que les utilisateurs de véhicules lourds respectent les deux grandes préoccupations que sont la sécurité des usagers du réseau routier et la protection du patrimoine routier.

Un des objectifs prioritaires du projet d'encadrement du transport routier concerne la sécurité routière. L'approche proposée par cet encadrement privilégie l'identification des interventions auprès des entreprises à risque et l'imposition de mesures d'intervention graduées visant la correction de la situation de délinquance au niveau même de l'entreprise. L'amélioration significative de la partie du bilan routier concernant les véhicules lourds est ainsi recherchée.

D'autre part, la protection du patrimoine routier constitue également une priorité pour le gouvernement. Des sommes importantes, de l'ordre de milliards de dollars, sont investies chaque année dans les infrastructures. Il est important d'essayer de limiter la détérioration des chaussées et des structures liée au transport en surcharge et de réduire les sommes associées à leur réparation.

▣ La rapidité dans un contexte de prévention

De longs délais entre la commission des infractions et le moment où elles sont traitées par les tribunaux empêchent en pratique les pénalités qui y sont rattachées d'avoir l'effet escompté, à savoir, de forcer les transporteurs à risque à se conformer aux diverses lois et règlements.

Dans un contexte de prévention, l'identification rapide des transporteurs à risque est donc un élément essentiel. Elle nécessite une certaine souplesse de la structure d'encadrement permettant à la fois de réagir rapidement à une nouvelle situation et d'éliminer, le plus possible, les délais permettant aux PEVL à risque de se soustraire au respect des règles.

▣ L'équité

Une autre préoccupation visait à mettre en place un encadrement qui assurerait un traitement économique équitable à tous les transporteurs, entre eux, et par rapport à leurs concurrents de l'extérieur du Québec.

L'équité suppose une structure équivalente applicable aux principaux utilisateurs de véhicules lourds, qu'ils fassent du transport de personnes ou du transport de marchandises, et qu'ils fassent ce transport pour eux-mêmes ou pour le compte d'autrui.

Par cette garantie d'équité, les objectifs recherchés de sécurité routière et de protection du réseau routier peuvent être assurés entre tous les utilisateurs de véhicules lourds, tant québécois qu'étrangers, ainsi qu'à l'égard du respect des exigences gouvernementales.

▣ Le droit d'être entendu ou *audi alteram partem*

L'essence de la règle *Audi alteram partem* ou le droit d'être entendu est d'assurer aux parties susceptibles d'être lésées par une décision le droit d'être entendues et de faire valoir des moyens de défense. Elle implique le droit de connaître les arguments qu'une partie peut présenter, mais également celui de pouvoir y répondre de façon efficace.

Le droit d'être entendu implique aussi, dans certains cas et sans que la règle soit absolue, celui de produire des preuves à l'appui de ses prétentions, de faire entendre des témoins, d'être présent en personne à l'audience et d'y être représenté par un avocat, parfois même le droit de contre-interroger un témoin.

▣ L'approche éducative

L'approche éducative vise à induire un changement de comportement par des moyens éducatifs de même qu'à responsabiliser l'ensemble des utilisateurs de véhicules lourds.

À cette fin, un processus d'entrée dans l'industrie a été instauré et vise notamment à s'assurer de la conformité des utilisateurs de véhicules lourds dès leur entrée dans l'industrie, ainsi qu'à faire en sorte qu'ils soient informés dès le départ de l'ensemble des règles qui leur sont applicables.

De plus, un processus de suivi du comportement des utilisateurs de véhicules lourds visés, permet d'identifier ceux auprès desquels il faut intervenir pour assurer la sécurité du public et la protection du réseau routier. Ce processus est basé sur la mise en place d'un dossier sur chaque utilisateur concerné, ainsi que sur l'inscription à ce dossier de l'ensemble des éléments (infractions, accidents, etc.) de leur comportement. Il fait également appel à la mise en place de mécanismes systémiques visant à évaluer leur comportement et à intervenir en cas de besoin auprès de ceux-ci.

L'approche punitive, quant à elle, consiste en un processus de sanction qui, en plus du processus pénal, vise à améliorer le comportement des utilisateurs de véhicules lourds délinquants ou à risque.

Ces deux approches font appel à un ensemble de mesures graduées qui seront orientées de façon à amener des correctifs appropriés au regard des problèmes constatés, et qui seront susceptibles de conduire ultimement au retrait de l'industrie de l'utilisateur de véhicule lourd qui refuse de se conformer aux exigences qui lui sont applicables.

N'inscrire que les condamnations au dossier des transporteurs			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier	- Pas de doute sur l'identification des PEVL en utilisant les condamnations		- Mécanisme d'évaluation qui n'a pas d'impact sur l'effet global
Rapidité / prévention		- L'identification des interventions auprès des entreprises à risque se faisant sur condamnation : entraînerait des délais - Période de transition négative - Délai d'intervention auprès des PEVL à risque qui disposent ainsi d'un outil de gestion des infractions permettant la contestation systématique - Impacts sur le volet préventif en raison des délais de traitement du ministère de la Justice - Délais de traitement des infractions qui sont plus élevés au Québec qu'en Ontario, par exemple	
Équité	- Équité avec les transporteurs extra-provinciaux	- Iniquité au niveau des PEVL lorsqu'une infraction sera commise au Québec	- Pour l'intra-provincial
Audi alteram partem	- Le pointage qui en résulterait serait nécessairement non contestable	- Le PEVL pourrait difficilement être entendu devant la CTQ puisqu'il y aurait chose jugée au regard des infractions condamnées	
Approche éducative		- Perte d'information pour les PEVL eu égard aux infractions commises par les conducteurs à leur emploi et difficulté d'intervenir plus rapidement afin de corriger leur comportement	
Conclusion	Comme cette mesure n'aurait aucun effet sur le nombre de PEVL sous intervention, il convient de maintenir le <i>statu quo</i> et de conserver l'inscription des infractions émises et condamnées dans les dossiers des PEVL afin de préserver le droit d'être entendu et la rapidité d'intervention et d'éviter les contestations systématiques des infractions par les PEVL à risque.		

Tenir compte des accidents avec dommages matériels responsables ou non²²			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier	- Accroît l'identification des interventions à faire auprès des entreprises à risque		
Rapidité / prévention	- Permet d'identifier et d'intervenir plus rapidement auprès du PEVL présentant une problématique au niveau des accidents		
Équité	- Équité avec les transporteurs extra-provinciaux	- L'exposition au risque est différente d'un secteur d'activité à un autre et d'un lieu à un autre (milieu urbain vs rural) et ce critère d'exposition n'est pas considéré dans la comptabilisation des accidents	
Audi alteram partem		- Les PEVL ne pourraient pas faire la preuve de leur non-responsabilité dans l'accident	
Approche éducative	- Plus d'information sur le comportement des conducteurs, ce qui permettrait aux PEVL de mieux les former et les sensibiliser à la sécurité routière		
Conclusion	Tenir compte des accidents avec dommages matériels sans égard au remorquage et sans égard à la responsabilité n'est pas souhaitable parce que les PEVL ne pourraient pas faire la preuve de leur non responsabilité dans l'accident et que l'exposition au risque est différente d'un secteur d'activité à un autre et d'un lieu à un autre (milieu urbain vs rural).		

²² Définition de la notion d'accident selon la norme fédérale 14 : « Accident à déclaration obligatoire » (*reportable accident*) signifie tout accident mettant en cause un véhicule commercial entraînant des blessures ou le décès d'une personne ou encore des dommages à la propriété de l'ordre de 1 000 \$ ou plus.

Respecter la norme fédérale no 15 – vérifications en entreprise			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier	- Inspection porterait sur plus de volets (exemple : formation)	- Le temps consacré à chaque inspection sera plus long car il y a plus de volets à vérifier et cela fera en sorte que moins d'inspections pourront être effectuées	
Rapidité / prévention	- L'identification des transporteurs à risque serait accrue ainsi que la possibilité d'obtenir un portrait plus complet de leur comportement	- On ferait moins d'inspection parce qu'il y aurait plus d'éléments à vérifier	
Équité	- Équité avec les transporteurs intra-provinciaux - Équité avec les transporteurs extra-provinciaux		
Audi alteram partem			
Approche éducative	- L'approche éducative serait encouragée, notamment avec le volet formation		
Conclusion	Respecter la norme 15 dans toutes ses composantes n'est pas souhaitable, notamment parce que moins d'inspections seraient effectuées puisqu'il y aurait plus d'éléments à vérifier.		

Ajout de la cote satisfaisant non-inspecté			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier		<ul style="list-style-type: none"> - En raison de leur nombre et des délais que cela nécessiterait, très peu d'entreprises seront inspectées. Cela fait en sorte que la plupart, sinon la majorité des entreprises, auront la cote satisfaisant non inspecté laissant ainsi présumer que ces entreprises ont un comportement médiocre 	
Rapidité / prévention		<ul style="list-style-type: none"> - Cette cote implique que les anomalies décelées sur route ne sont pas suffisantes pour conclure à un problème. Il faudrait donc engager plus de contrôleurs routiers pour procéder aux inspections en entreprises de tous les PEVL qui auraient la cote satisfaisant non inspecté ²³ 	
Équité	<ul style="list-style-type: none"> - Équité avec les transporteurs intra-provinciaux - Équité avec les transporteurs extra-provinciaux 		
Audi alteram partem		<ul style="list-style-type: none"> - Un échec « administratif » à l'inspection peut conduire à une décote même si le PEVL a un bon dossier de comportement 	
Approche éducative		<ul style="list-style-type: none"> - Cote temporaire qui laisse supposer que le statut du PEVL est sous réserve et donne l'impression que les PEVL ont tous un comportement médiocre 	
Conclusion	Ne pas retenir la cote satisfaisant non inspecté puisque des réflexions autour de cette notion ont déjà été entreprises lors des consultations sur le Projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives et elles avaient mené au constat que cette avenue n'était pas acceptable compte tenu de l'image négative qu'elle pourrait projeter sur les PEVL.		

²³ La majorité des provinces font des inspections pour aussi peu qu'entre 0 et 2 % du nombre d'entreprises, ce qui fait en sorte que le cycle de vérification pour tous les PEVL peut varier entre 50 et 90 ans (Basée sur le tableau intitulé Safety ratings Statistics, 1^{er} avril 2004).

Tenir compte des mises hors services conducteurs			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier	- Accroît l'identification des interventions à faire auprès des entreprises à risque		
Rapidité / prévention	- L'identification des transporteurs à risque serait accrue		
Équité	- Équité avec les transporteurs intra-provinciaux - Équité avec les transporteurs extra-provinciaux		
Audi alteram partem			
Approche éducative		- L'approche punitive serait privilégiée	
Conclusion	Les membres constatent qu'au chapitre des mises hors service, les seuls écarts administratifs qui subsistent seront éventuellement corrigés, à savoir l'inclusion des mises hors services des conducteurs de véhicules lourds.		

Ne plus tenir compte des défauts majeurs fortuits			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier			
Rapidité / prévention		- La souplesse de la structure d'encadrement que la Politique démontrait à l'égard des PEVL ne serait plus présente	
Équité	- Équité avec les transporteurs intra-provinciaux - Équité avec les transporteurs extra-provinciaux	- Certains PEVL seraient évalués de façon négative en raison d'événements incontrôlables	
Audi alteram partem		- Le PEVL ne pourrait pas faire la preuve qu'il s'agit d'un événement imprévisible et indépendant de son contrôle	
Approche éducative		- L'approche punitive serait privilégiée	
Conclusion	Ne plus tenir compte des défauts majeurs fortuits n'est pas souhaitable puisque cette particularité fut instaurée à la demande de l'industrie et que certaines défauts mécaniques majeurs peuvent toujours survenir après un entretien périodique et une ronde de sécurité.		

Ne plus intervenir immédiatement lors d'événements critiques			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier		- Les événements critiques se définissent comme étant des éléments présentant un haut risque pour la sécurité routière et la protection du réseau routier	
Rapidité / prévention		- Ne permettra plus de détecter rapidement les PEVL à risque en complément de l'évaluation continue	
Équité	- Équité avec les transporteurs intra-provinciaux - Équité avec les transporteurs extra-provinciaux		
Audi alteram partem			
Approche éducative			
Conclusion	Ne plus intervenir immédiatement lors d'événements critiques n'est pas souhaitable puisque les événements critiques consistent en un bon outil permettant de détecter les PEVL à risque.		

Nouvelle définition de véhicule lourd en 2007			
Objectifs	Impacts positifs	Impacts négatifs	Impacts neutres
Sécurité routière et protection du réseau routier			
Rapidité / prévention			
Équité		- Iniquité avec les transporteurs extra-provinciaux	
Audi alteram partem			
Approche éducative			
Conclusion	La définition de véhicule lourd et les exemptions seront prochainement modifiées. En effet, les écarts qui existaient entre la définition québécoise actuelle (3 000 kg de masse nette) et la nouvelle définition (4 500 kg de poids nominal brut) ont déjà été discutés et un accord a déjà été exprimé par le gouvernement et les associations de l'industrie du transport routier au Québec lors des consultations tenues sur le projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les PEVL. Cette nouvelle définition a été par ailleurs intégrée à la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds et entrera en vigueur au cours de l'année 2007.		



CONCLUSION

CONCLUSION

Les membres du Comité ont discuté des diverses solutions qui pourraient être apportées afin de tendre vers une harmonisation des normes. Également, ils ont analysé les écarts relevés et ce, à la lumière des objectifs visés par la Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, à savoir, la sécurité routière et la protection du réseau routier, la rapidité d'intervention dans un contexte de prévention, le droit d'être entendu, l'équité ainsi que l'approche éducative.

Les membres constatent que l'harmonisation complète avec, notamment, la norme 14, n'est pas souhaitable compte tenu des impacts, parfois négatifs qu'engendreraient les changements nécessaires. Aux termes de ces discussions, ils conviennent :

- ▣ De maintenir le *statu quo* et de conserver l'inscription des infractions émises et condamnées dans les dossiers des PEVL afin de préserver le droit d'être entendu et la rapidité d'intervention et d'éviter les contestations systématiques des infractions par les PEVL à risque puisque n'inscrire que les infractions condamnées au dossier des PEVL n'aurait aucun effet sur le nombre de PEVL sous intervention;
- ▣ Que de tenir compte des accidents avec dommages matériels sans égard au remorquage et sans égard à la responsabilité n'est pas souhaitable parce que les PEVL ne pourraient pas faire la preuve de leur non-responsabilité dans l'accident et que l'exposition au risque est différente d'un secteur d'activité à un autre et d'un lieu à un autre (milieu urbain vs rural);
- ▣ Que de respecter la norme 15 dans toutes ses composantes n'est pas souhaitable, notamment parce que moins d'inspection seraient effectuées puisqu'il y aurait plus d'éléments à vérifier;
- ▣ De ne pas retenir la cote satisfaisant non inspecté puisque des réflexions autour de cette notion ont déjà été entreprises lors des consultations sur le Projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et d'autres dispositions législatives et elles avaient mené au constat que cette avenue n'était pas acceptable compte tenu de l'image négative qu'elle pourrait projeter sur les PEVL;
- ▣ Qu'au chapitre des mises hors service, les seuls écarts administratifs qui subsistent seront éventuellement corrigés, à savoir l'inclusion des mises hors services des conducteurs de véhicules lourds;
- ▣ Que de ne plus tenir compte des défauts majeures fortuites n'est pas souhaitable puisque cette particularité fut instaurée à la demande de l'industrie et que certaines défauts mécaniques majeures peuvent toujours survenir après un entretien périodique et une ronde de sécurité;
- ▣ Que de ne plus intervenir immédiatement lors d'événements critiques n'est pas souhaitable puisque les événements critiques consistent en un bon outil permettant de détecter les PEVL à risque;

- ▣ Que la définition de véhicule lourd et les exemptions seront prochainement modifiées. En effet, les écarts qui existaient entre la définition québécoise actuelle (3 000 kg de masse nette) et la nouvelle définition (4 500 kg de poids nominal brut) ont déjà été discutés et un accord a déjà été exprimé par le gouvernement et les associations de l'industrie du transport routier au Québec lors des consultations tenues sur le projet de loi 129 modifiant la Loi concernant les PEVL. Cette nouvelle définition a été par ailleurs intégrée à la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et entrera en vigueur au cours de l'année 2007.

Aucun écart avec les normes fédérales n'a été constaté au regard des mises hors service et à peu de chose près en ce qui concerne la définition de véhicule lourd. Toutefois des écarts subsisteront au chapitre des infractions portées au dossier du transporteur, des accidents avec dommages matériels, des inspections en entreprise, de la cote satisfaisant non inspecté, des défauts majeurs fortuites ainsi que des événements critiques.



ANNEXE

ANNEXE

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Demande de certificat d'aptitude à la sécurité			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
3.	Les transporteurs routiers doivent déposer une preuve d'assurance de responsabilité civile.	T.N.-O., N.-B.		Ont.	
4.	Assurance de responsabilité civile d'au moins 1 million \$ pour tous les transporteurs routiers ou de 2 millions \$ pour les entreprises de TMD qui doivent déposer un Plan d'intervention d'urgence (PIU).	I.-P.-É.		T.N.-O.	
5.	Le contrat d'assurance comprend un avenant stipulant que l'administration doit être informée si la couverture d'assurance ne satisfait pas aux exigences minimales.		T.N.-O.		
6.	Le transporteur routier doit déposer ses statuts constitutifs ou les documents d'enregistrement de société en commandite ou de société personnelle ou les numéros de permis de conduire de tous les dirigeants.	N.-B.			
7.	Le transporteur routier doit remettre une déclaration comprenant tous les énoncés et toutes les informations stipulés dans la Norme 14.	N.-B.	T.N.-O.		
8.	Le processus de demande tient compte des nouvelles demandes consécutives à la révocation d'un certificat d'aptitude à la sécurité ou au transfert des activités d'un transporteur routier vers le territoire d'une autre administration.	N.-B.			

Interprétation des données par l'expert-conseil

Toutes les administrations prévoient se conformer, à terme, aux neuf critères relatifs aux demandes de certificat. Toutefois, quatre d'entre elles ne peuvent pas respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2005. L'Ontario n'a pas indiqué à quel moment elle pourra se conformer au critère n° 3, mais nous croyons qu'elle pourra le faire pendant l'année civile 2005. Les Territoires du Nord-Ouest prévoient se conformer aux critères 4, 5 et 7 seulement lorsqu'ils disposeront des ressources nécessaires. L'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick prévoient se conformer à tous les critères d'ici la fin de 2005.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Nous estimons que la non-conformité dans ces domaines est une situation préoccupante, car les exigences en matière d'assurance sont clairement stipulées dans la LTR modifiée et les administrations pourraient être tenues responsables d'avoir omis d'obliger les transporteurs routiers à satisfaire aux exigences en matière de couverture d'assurance minimale ou de ne pas avoir fait preuve de la diligence nécessaire au moment de l'enregistrement des exploitants.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Véhicules assujettis au CCS			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
15.	Des véhicules commerciaux assujettis au CCS auxquels devrait s'appliquer le régime de cotes de sécurité, selon la définition prévue, sont exemptés en vertu de la réglementation provinciale.				Alb., Sask., Yn, T.N.-O., Man., Ont., Qué., N.-É., Î.-P.-É.

Interprétation des données par l'expert-conseil

Neuf administrations ont indiqué que certains véhicules commerciaux sont exemptés des exigences prévues par le CCS et qu'aucune modification n'est prévue.

Bien que cette situation puisse sembler grave à première vue, **nous ne croyons pas que ces exemptions soient de nature critique**, étant donné que tous les autres critères de cette catégorie seront respectés le 1^{er} janvier 2005.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Profils des transporteurs routiers			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
18.	Le système de contrôle des profils des transporteurs routiers permet de recueillir toutes les données ayant trait aux éléments d'information ci-dessus, conformément aux exigences de la Norme 7 – Profil des transporteurs.		T.N.-O.		
19.	L'administration établit la cote de sécurité d'après l'ensemble des incidents inscrits dans le profil durant la période de 24 mois précédant la décision, conformément à la Norme 14 – Cotes de sécurité.				C.-B., Alb. (i)
20.	L'administration utilise des données sur l'exposition au risque afin d'uniformiser les données.	N.-B.			
22.	L'administration évalue toutes les collisions d'après l'annexe A de la Norme 7 – Profil des transporteurs (dommages, blessures, décès).	T.N.-O.			Ont., Qué.
23.	L'administration évalue toutes les inspections d'après la Norme 7 – Profil des transporteurs (par ex., les mises hors service).	T.N.-O.			Alb, Ont., Qué.
25.	L'administration utilise les catégories de risque ou de taille moyenne du parc de véhicules prévues par la Norme 15 – Vérifications en entreprise.				Yn, Ont.
31.	L'administration tient compte des accidents responsables/non responsables et des accidents évitables/inévitables dans la décision d'assigner des points aux collisions enregistrées dans le profil.	Yn, N.-B.			
34.	Les infractions se voient assigner des points seulement après la déclaration de culpabilité.				Qué.
35.	L'administration inclut les cinq niveaux d'inspection de l'ASVC dans le profil.				Ont., Qué.
36.	L'administration assigne des points seulement aux mises hors service après inspection, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs.				Ont.

(i) D'après une période de 12 mois, au lieu de 24 mois.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Interprétation des données par l'expert-conseil

Sept des dix domaines de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. L'expert-conseil estime que cette situation est le reflet de différences régionales entre les administrations. **Nous croyons que l'on peut faire preuve d'une certaine souplesse dans cette catégorie**, car chaque administration intègre déjà ou intégrera tous les éléments de données aux profils des transporteurs routiers. Les administrations ont simplement utilisé ces informations d'une manière légèrement différente afin de concevoir leurs modèles d'intervention et de cotes de sécurité.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Système d'échange de données sur les transporteurs			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
39.	L'administration intègre au profil toutes les données sur les incidents reçues d'autres administrations.	N.-B., Qué.		Ont.	
40.	L'administration assigne tous les incidents au Système d'échange des données sur les transporteurs (SEDТ) au profil, conformément à la Norme 7 – Profil des transporteurs.	Qué., N.-B.	T.N.-O.	Ont.	
41.	Les données d'incidents sur les transporteurs reçues d'une administration sont traitées de la même manière que les données générées par l'administration elle-même.	Ont., Qué.			

Interprétation des données par l'expert-conseil

Toutes les administrations prévoient respecter les cinq critères de conformité relatifs au Système d'échange de données sur les transporteurs (SEDТ), mais quatre d'entre elles (Ont., Qué., N.-B. et T.N.-O.) ne peuvent pas respecter l'échéance du 1^{er} janvier 2005. Le Québec et le Nouveau-Brunswick devraient se conformer au cours de l'année 2005, mais l'Ontario et les Territoires du Nord-Ouest éprouvent de la difficulté à intégrer les données dans leurs systèmes. **Nous croyons que le problème des Territoires du Nord-Ouest est lié seulement à une question de ressources, mais les problèmes éprouvés par l'Ontario semblent beaucoup plus graves.**

Comme le système de l'Ontario (Certificat d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire, l'IUVU) n'est pas fondé sur la plaque d'immatriculation mais plutôt sur le numéro d'exploitant (c'est-à-dire un numéro CCS), il n'est pas toujours possible de bien identifier le transporteur responsable auquel les données reçues d'incidents doivent être associées. De plus, la province devra recueillir d'autres données et remanier son modèle d'intervention avant de pouvoir appliquer cette exigence.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

Il s'agit d'un domaine important de non-conformité temporaire, car en l'absence de ces données du système d'échange, une administration qui ne satisfait pas à cette exigence ne pourra jamais être certaine d'avoir décelé tous les transporteurs extra-provinciaux non sécuritaires ayant des véhicules immatriculés dans son territoire. Entre-temps, elle pourra seulement déceler un transporteur routier non sécuritaire d'après le rendement observé dans son propre territoire.

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Vérifications en entreprise			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
46.	L'administration fait toujours une vérification en entreprise lorsqu'elle assigne une cote de sécurité conditionnelle.		T.N.-O.		Ont., Qué., N.-É.

Interprétation des données par l'expert-conseil

Un seul critère de conformité de cette catégorie (sur cinq volets) ne sera pas respecté le 1^{er} janvier 2005. Bien que le critère n° 46 soit stipulé dans la Norme 15 (Vérifications en entreprise – Choix de la vérification, alinéa 4 (b) (I)), **nous croyons que l'on peut faire preuve de souplesse dans l'application de cette exigence**. Ainsi, une vérification serait peut-être inutile si la preuve déposée suffit à justifier une cote de sécurité conditionnel (ou moins élevée), à la condition qu'un mécanisme de contestation de la cote de sécurité soit en place.

Par conséquent, nous ne croyons pas que ce domaine de non-conformité soit très important.

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Assignment des cotes de sécurité			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
49.	L'administration assigne les quatre cotes de sécurité (satisfaisant, satisfaisant non vérifié, conditionnel et insatisfaisant) en vertu de son régime de cotes de sécurité.	Qué.	T.N.-O.		
51.	Les résultats des vérifications servent à établir les cotes de sécurité.		T.N.-O.		
52.	L'administration assigne une cote de sécurité insatisfaisant au transporteur routier incapable de continuer de satisfaire aux exigences relatives à la couverture d'assurance minimale.	Ont., N.-B.	T.N.-O.		Qué. (ii)
53.	L'administration assigne automatiquement la cote de sécurité conditionnel au transporteur routier qui présente une nouvelle demande de certificat d'aptitude à la sécurité après la révocation antérieure d'un certificat par l'administration elle-même ou par une autre province ou un autre territoire.	Qué.	T.N.-O.		C.-B.
54.	Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant d'obtenir la cote de sécurité satisfaisant.		T.N.-O.		Qué.
55.	Un transporteur routier doit faire l'objet d'une vérification avant de recevoir une cote de sécurité autre que la cote satisfaisant non vérifié.		T.N.-O.		Ont., Qué., N.-É.

Interprétation des données par l'expert-conseil

Quatre des huit critères de conformité dans cette catégorie ne seront jamais entièrement respectés par l'ensemble des administrations. **Le Québec ne prévoit pas se conformer au critère n° 52, mais nous ne croyons pas que cela constitue un grave problème.** Le Québec n'attribue aucune cote de sécurité en l'occurrence; il suspend plutôt l'immatriculation du véhicule jusqu'à ce qu'une couverture d'assurance adéquate ait été confirmée.

La Colombie-Britannique ne prévoit pas se conformer au critère n° 53. Elle assigne plutôt la cote de sécurité satisfaisant non vérifié et y rattache des conditions pertinentes (pouvant correspondre aux conditions associées à la cote de sécurité

29 domaines de non-conformité, par catégorie et délai de conformité prévu

conditionnel) jusqu'à ce qu'une vérification ait été faite. **De même, nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'un problème grave.**

Nous ne savons pas encore pour quelle raison le Québec ne prévoit pas exiger une vérification réussie comme condition d'attribution de la cote de sécurité satisfaisant. Cela s'explique peut-être par le fait que cette province n'a pas encore de cote de sécurité satisfaisant non vérifié. **Il y aurait lieu, à notre avis, d'insister auprès du Québec pour que cette province se conforme à cette exigence lors de la mise en place de la cote de sécurité satisfaisant non vérifié, en 2005.**

L'Ontario, le Québec et la Nouvelle-Écosse ne prévoient pas se conformer au critère n° 55. Comme mentionné ci-dessus (au sujet du critère n° 46), **nous estimons que cette exigence n'est pas toujours justifiée.**

Par conséquent, à l'exception du Québec qui n'a pas l'intention de se conformer au critère n° 54 (vérification réussie avant l'attribution de la cote de sécurité satisfaisant), nous ne croyons pas qu'il y ait lieu de se préoccuper à l'égard de ces domaines de non-conformité.

23 sept. 2004		Uniformité des cotes de sécurité – Sanctions, mécanismes d'appel et législation			
Q.	Question relative à l'uniformité	Conformité prévue d'ici le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue après le 1 ^{er} janvier 2006	Conformité prévue; aucune échéance indiquée	Conformité non prévue
56-61	Aucun domaine de non-conformité				

Interprétation des données par l'expert-conseil

Toutes les administrations respectent déjà les six domaines de conformité de cette catégorie.

