

Révision du mécanisme de suivi du comportement  
des sociétés de transport en commun

*MARS 2021*



## TABLE DES MATIÈRES

<b>TABLEAU ET FIGURES .....</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUCTION ET CONTEXTE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN.....</b>	<b>5</b>
<b>3. LES OBJECTIFS ET LA DESCRIPTION DU MÉCANISME .....</b>	<b>6</b>
<b>4. LA DÉMARCHE DE LA RÉVISION.....</b>	<b>8</b>
<b>4.1. Les objectifs, les enjeux et les aspects de la révision .....</b>	<b>8</b>
<b>4.2. La méthodologie .....</b>	<b>9</b>
<b>5. LA MISE EN ŒUVRE DU MÉCANISME .....</b>	<b>10</b>
<b>6. LES RÉSULTATS DES QUESTIONNAIRES TRANSMIS AUX SOCIÉTÉS.....</b>	<b>11</b>
<b>6.1. Le volet relatif à la gestion de la sécurité routière .....</b>	<b>11</b>
6.1.1. Les bénéfiques selon différents aspects de la sécurité.....	11
6.1.2. La mise en œuvre des recommandations.....	13
6.1.3. Les suggestions concernant le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière.....	15
<b>6.2. Le volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d’implication dans les accidents .....</b>	<b>15</b>
<b>7. L’ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER ET DES INDICATEURS D’ACCIDENTS DE L’ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS.....</b>	<b>18</b>
<b>8. LES RÉSULTATS EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS ET LES MOYENS PRÉVUS .....</b>	<b>22</b>
<b>9. LES IMPACTS DU MÉCANISME POUR LES PRINCIPAUX INTERVENANTS.....</b>	<b>23</b>
<b>10. LE RAPPORT ENTRE L’EFFICACITÉ ET L’EFFICIENCE DU MÉCANISME .....</b>	<b>25</b>
<b>11. LA PERTINENCE DU MÉCANISME.....</b>	<b>26</b>
<b>12. CONCLUSION ET PROPOSITION POUR L’ACTUALISATION DU MÉCANISME.....</b>	<b>27</b>
<b>12.1. Proposition pour l’actualisation du mécanisme .....</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>33</b>

## TABLEAU ET FIGURES

TABLEAU 1 - BÉNÉFICES ESTIMÉS PAR LES SOCIÉTÉS SELON DIFFÉRENTS ASPECTS DE LA SÉCURITÉ .....	12
FIGURE 1 - ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS DE L'ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS .....	19
FIGURE 2 - ÉVOLUTION DES TAUX ANNUELS MOYENS D'ACCIDENTS RESPONSABLES .....	20
FIGURE 3 - ÉVOLUTION DU TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS .....	20
FIGURE 4 - TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS ET MOYENNE DES ACCIDENTS RESPONSABLES .....	21
FIGURE 5 - TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS ET MOYENNE DE L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS.....	21

## 1. INTRODUCTION ET CONTEXTE

La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a établi un processus d'évaluation et d'intervention particulier pour les neuf sociétés de transport en commun du Québec (sociétés). Selon ce processus, les seuils des zones de comportement « Implication dans les accidents » et « Comportement global de l'exploitant » ne s'appliquent pas aux sociétés. Afin de pallier l'absence de ces seuils, des modalités de suivi et d'intervention particulières sont prévues pour la Commission et la SAAQ. Notamment, la Commission analyse périodiquement les dossiers des sociétés ainsi que divers indicateurs relatifs à leur implication dans les accidents, afin de suivre l'évolution de leur bilan d'accidents. De plus, elle intervient auprès de celles qui, selon son appréciation, présentent un risque élevé en matière de sécurité routière.

Pour donner suite à ces dispositions de la politique d'évaluation, la Commission, en collaboration avec la SAAQ et les sociétés, représentées par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), a élaboré et mis en œuvre en 2004 un mécanisme de suivi du comportement des sociétés, qui comprend deux volets :

- Un *suivi statutaire*, qui vise à améliorer les pratiques de gestion de la sécurité des sociétés, et qui comporte un audit de sécurité routière ainsi qu'une rencontre avec un commissaire pour chacune des neuf sociétés.
- Un *suivi de l'évolution des indicateurs relatifs à l'implication dans les accidents*, qui vise à permettre à la Commission d'intervenir, au besoin, si le dossier d'une société se détériore.

À la suite du premier cycle d'audits, la Commission a effectué une révision du mécanisme en 2009- 2010<sup>1</sup>. La mise en œuvre du mécanisme a été essentiellement axée sur le processus d'audit, qui a engendré des bénéfices importants :

- la sensibilisation des dirigeants des sociétés à l'importance de la gestion de la sécurité;
- l'incitation à l'amélioration continue des procédures et des pratiques en matière de sécurité;
- l'amélioration de la conformité réglementaire et des pratiques de gestion de la sécurité des sociétés par la mise en place de 80 % des recommandations des rapports d'audit.

Des ajustements ont été apportés au mécanisme en 2012 suivant les résultats de la révision, notamment pour y développer et mettre en œuvre le volet relatif au suivi de l'évolution des données et des indicateurs d'accidents.

---

1. Les résultats ont été présentés dans le Rapport d'évaluation sur le mécanisme de suivi du comportement des sociétés de transport en commun, produit en mars 2011.

À la suite du deuxième cycle d’audits, qui s’est déroulé de 2012 à 2017, une nouvelle révision du mécanisme, prévue au Plan stratégique 2018-2023 de la Commission, a été effectuée. Ce rapport en présente les résultats.

## 2. LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN

Le mécanisme de suivi du comportement des sociétés de transport en commun vise les neuf sociétés régies par la Loi sur les sociétés de transport en commun, lesquelles sont membres de l’ATUQ.

Les neuf sociétés de transport en commun desservent les agglomérations les plus peuplées du Québec. En juin 2019, le parc de véhicules lourds variait entre 67 et 2072 véhicules selon les sociétés, pour un total de 4258 véhicules.

NOM	SIGLE
Société de transport de Montréal	STM
Réseau de transport de la Capitale	RTC
Société de transport de l’Outaouais	STO
Réseau de transport de Longueuil	RTL
Société de transport de Lévis	STLévis
Société de transport de Laval	STL
Société de transport de Trois-Rivières	STTR
Société de transport de Saguenay	STSaguenay
Société de transport de Sherbrooke	STS
Société de transport en commun	STC

### 3. LES OBJECTIFS ET LA DESCRIPTION DU MÉCANISME

Globalement, en concordance avec les dispositions de la politique d'évaluation, le mécanisme vise à analyser périodiquement les données et divers indicateurs d'accidents des sociétés afin de suivre l'évolution de leur bilan d'accidents routiers. Il vise également à permettre à la Commission d'intervenir, selon son appréciation, auprès de celles qui présentent un risque élevé en matière de sécurité routière.

Le deuxième cycle du mécanisme de suivi du comportement des sociétés couvre une période de cinq ans et s'articule en deux volets :

- le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière (processus d'audit);
- le suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents.

#### **Le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière**

Ce volet vise à promouvoir l'amélioration du comportement en matière de sécurité routière des sociétés, et à soutenir le respect de leurs obligations légales et réglementaires se rattachant à l'utilisation de véhicules lourds.

Chaque société fait l'objet d'un suivi relatif à la gestion de la sécurité routière à l'intérieur d'un cycle de cinq ans, qui comprend un audit de sécurité routière et une rencontre avec un commissaire à la suite de l'audit.

#### *L'audit de sécurité routière*

L'audit de sécurité routière, qui est effectué en entreprise, consiste à examiner l'ensemble des moyens mis en place par les sociétés pour gérer la sécurité et à vérifier le respect des obligations légales et réglementaires rattachées à l'utilisation de véhicules lourds.

Pour l'essentiel, le contenu de l'audit demeure le même que celui du premier audit. En ce qui a trait aux responsabilités à titre d'exploitant, l'audit traite des conducteurs et des pratiques d'embauche, de la vérification périodique des permis de conduire, du respect de la vitesse et des règles de circulation routière, de la consommation de drogue et d'alcool, de la formation en matière de sécurité routière, de la vérification avant départ, de la tenue des dossiers de conducteurs, de la gestion de la fatigue, ainsi que de la procédure et du suivi en cas d'accident.

Quant aux responsabilités à titre de propriétaire, l'audit traite des véhicules utilisés et de leur équipement, de la gestion du parc de véhicules, du programme d'entretien préventif, de la réparation des défauts constatés lors de la vérification avant départ et de la tenue des dossiers de véhicules.

L'audit étant l'occasion de porter un regard sur l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité routière, l'inspecteur tient compte également des données sur l'évolution du bilan routier.

Cet examen permet à l'inspecteur chargé des audits de proposer des recommandations (améliorations souhaitables) visant à améliorer les pratiques de gestion de la sécurité et la conformité à la réglementation. L'inspecteur vérifie également dans quelle mesure les sociétés ont donné suite aux propositions faites lors du précédent audit.

L'inspecteur présente les résultats de l'audit, ainsi que les recommandations qu'il propose dans un rapport qui sera remis à chaque société. Les sociétés peuvent formuler des commentaires qui seront pris en compte par l'inspecteur, le cas échéant.

#### *La rencontre avec un commissaire*

Un commissaire est désigné pour effectuer les rencontres avec les représentants des sociétés dans le cadre du mécanisme. Cette rencontre complète le processus d'audit. Elle ne s'inscrit pas dans un processus quasi judiciaire, mais dans une approche d'accompagnement des sociétés dans l'amélioration des pratiques en matière de sécurité routière.

La rencontre est l'occasion d'échanger avec les représentants de la société sur les constats de l'audit ainsi que sur le bilan routier. Le commissaire discute notamment des propositions d'améliorations faites par l'inspecteur et, le cas échéant, formule de nouvelles recommandations, qui sont consignées au procès-verbal de la rencontre. Bien qu'il ne soit pas obligatoire de mettre en œuvre les recommandations<sup>2</sup> faites dans le cadre du processus d'audit, le commissaire incite les sociétés à y donner suite.

#### **Le suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents**

L'objectif de ce volet est de suivre l'évolution du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents de chaque société. Il permet aussi à la Commission d'intervenir auprès de celles qui, selon l'appréciation de la Commission, présentent un risque élevé en matière de sécurité routière.

À cette fin, tous les six mois, la SAAQ transmet les états de dossier et un tableau-synthèse des données d'accidents contenues dans chaque dossier à la Commission ainsi qu'aux sociétés. Également tous les six mois, les sociétés transmettent à la Commission des données sur le kilométrage parcouru et les heures de service qui servent à compiler les indicateurs d'accidents.

Pour sa part, la Commission établit des taux d'accidents à partir des données et des indicateurs d'accidents, soit des taux par million de kilomètres parcourus, par 100 000 heures de service et par 100 véhicules en circulation. Elle effectue un examen des données et des

---

2. Le terme « recommandation » est utilisé pour désigner les « améliorations souhaitables » contenues aux rapports d'audit et les recommandations faites par le commissaire.

indicateurs d'accidents de chaque société deux fois par année, suivant la compilation des données.

Les principaux résultats de cet examen sont ensuite présentés aux sociétés dans un rapport, qui comprend deux sections :

- une section commune à toutes les sociétés, qui présente un bilan des données des sociétés pour la période couverte par l'état de dossier;
- une section spécifique à chaque société, qui présente un bilan de l'évolution des données d'accidents de la société depuis 2010, soit à partir de l'état de dossier du 18 janvier 2012, qui couvre la période du 19 janvier 2010 au 18 janvier 2012.

De plus, un rapport plus complet est produit sur chaque société. Il englobe les deux sections du rapport destiné aux sociétés, ainsi que des données additionnelles afin de soutenir l'analyse du bilan routier.

#### **4. LA DÉMARCHE DE LA RÉVISION**

##### **4.1. Les objectifs, les enjeux et les aspects de la révision**

La révision a porté sur les deux volets du mécanisme, en vue de les actualiser, en tenant compte du contexte d'optimisation des façons de faire et des ressources de la Commission.

Une révision exhaustive des différents aspects du mécanisme a été effectuée à la suite du premier cycle d'audits. À la lumière des résultats et des connaissances acquises de la première révision, une approche plus ciblée relativement à certains aspects et à certains enjeux actuels a été prévue pour la présente étude. Ainsi, la révision a porté sur la mise en œuvre, les résultats, les bénéfices, la pertinence, ainsi que l'efficacité et l'efficience (rapport entre les résultats et les moyens mis en œuvre pour les atteindre) du mécanisme.

##### *Le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière*

- Le taux de mise en œuvre par les sociétés des recommandations faites dans le cadre du deuxième cycle d'audits a été estimé. Une cible de 80 % de mise en œuvre des recommandations par les neuf sociétés est prévue au plan stratégique. Cette cible correspond au pourcentage estimé à ce sujet lors de la première révision.
- Le taux de 80 % d'application des recommandations pour le premier audit a été estimé par les sociétés au moyen d'un questionnaire. Afin de valider les estimations des sociétés, lors du deuxième audit, l'inspecteur a vérifié dans quelle mesure les recommandations du premier audit ont été suivies. On a ainsi pu établir le taux réel de mise en œuvre des recommandations du premier cycle, qui peut avoir évolué depuis l'estimation faite par les sociétés en 2010.

- En considérant les deux cycles d’audits, les bénéfices acquis en matière de sécurité et les efforts (temps investi) requis pour les effectuer, on a examiné la pertinence de maintenir le processus d’audit tel quel, d’y apporter des modifications ou d’établir un nouveau processus.

#### *Le suivi du bilan routier et des indicateurs d’implication dans les accidents*

Ce volet a été développé et mis en œuvre à la suite de la première révision du mécanisme pour donner suite aux spécifications de la politique d’évaluation à ce sujet. Une première révision en a donc été faite. L’approche et les outils statistiques, dont le contenu des rapports de suivi du bilan routier, ont été examinés. Il y avait aussi lieu de questionner les sociétés sur leur utilisation et leur appréciation des rapports.

## **4.2. La méthodologie**

Trois principaux modes de collecte de données ont été utilisés pour effectuer la révision : un questionnaire, un examen de documents et de données statistiques, ainsi que des rencontres.

#### *Le questionnaire*

Comme lors de la première révision du mécanisme, les sociétés ont été consultées au moyen d’un questionnaire détaillé, transmis par courriel. La collecte d’informations s’est déroulée entre février et mai 2019. Elle visait principalement à obtenir leur appréciation des bénéfices qui résultent du processus d’audit et du suivi du bilan routier, ainsi que leur opinion concernant la révision du mécanisme. Des sections spécifiques à chacun des deux volets du mécanisme ont été prévues.

Pour chaque société, le questionnaire comprenait une section personnalisée, dans laquelle les recommandations faites par l’inspecteur et le commissaire étaient énoncées, en vue d’évaluer dans quelle mesure elles ont été mises en œuvre. Un modèle générique du questionnaire est présenté à l’annexe.

#### *L’examen de documents et de données statistiques*

Différents documents ont été utilisés pour effectuer la révision. La politique d’évaluation, notamment la section qui porte sur les dispositions particulières relatives aux sociétés, a été consultée afin de s’assurer de bien comprendre la raison d’être du mécanisme et les besoins qui en découlent pour la Commission.

Les documents produits dans le cadre du mécanisme ont également été utilisés aux fins de la révision, soit les rapports d’audit, les procès-verbaux des rencontres avec le commissaire et les rapports de suivi du bilan routier. De plus, les données et les taux d’accidents compilés pour l’ensemble des sociétés ont servi à l’examen de l’évolution du bilan routier et des indicateurs.

### *Les rencontres*

Une rencontre avec les intervenants de la Commission concernés par le mécanisme a été tenue le 11 février 2020. Elle avait pour but de présenter le mécanisme ainsi que les résultats du deuxième cycle de sa mise en œuvre, et d'orienter la suite du mécanisme. Des documents relatifs au mécanisme avaient préalablement été transmis aux intervenants. La rencontre a réuni :

- le commissaire ayant présidé aux rencontres avec les représentants des sociétés lors du deuxième processus d'audit ainsi que deux autres commissaires désignés pour assurer la relève;
- le chef du Service de l'inspection et des permis ainsi que l'inspecteur ayant effectué les audits du deuxième cycle;
- le conseiller expert en transport de la Commission;
- la responsable des rapports de suivi du bilan routier et de la révision du mécanisme.

À partir des orientations qui se sont dégagées de la rencontre, une proposition préliminaire a été élaborée et transmise aux participants en vue d'alimenter les discussions ayant pour but de définir une démarche d'actualisation du mécanisme.

Une rencontre avec le conseiller expert en transport de la Commission et la responsable de la politique d'évaluation a été tenue le 25 février 2020 à la SAAQ. Elle avait pour but de présenter les résultats du deuxième cycle du mécanisme ainsi que les orientations possibles pour la suite, et d'obtenir les commentaires de la SAAQ à ce sujet. Cette rencontre faisait suite à l'envoi de documents relatifs au mécanisme à la responsable de la politique d'évaluation de la SAAQ et à un entretien téléphonique avec cette dernière.

## **5. LA MISE EN ŒUVRE DU MÉCANISME**

Le deuxième cycle du mécanisme a été mis en œuvre à la suite de la première révision, à partir de l'automne 2012. Le volet sur le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière, qui inclut les audits et les rencontres avec un commissaire, s'est déployé comme prévu sur une période de cinq ans, soit entre 2012 et 2017. Ainsi, un audit a été effectué pour chacune des neuf sociétés et un rapport d'audit détaillé qui inclut des recommandations a été produit. Par la suite, le commissaire désigné a tenu une rencontre avec les représentants de chaque société et un procès-verbal de la rencontre, qui inclut de nouvelles recommandations, le cas échéant, a été produit.

Le volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents a été développé en 2012-2013, avec la collaboration d'une personne-ressource et de membres de l'ATUQ.

Un suivi de l'évolution du bilan routier et des indicateurs d'accidents a été effectué tous les six mois à partir de novembre 2013, date à laquelle un premier rapport a été produit. Ce rapport couvrait quatre périodes d'états de dossier et présentait un bilan de l'évolution des

données et des indicateurs d'accidents depuis 2010, soit à partir de l'état de dossier du 19 janvier 2010 au 18 janvier 2012. Au total, entre novembre 2013 et décembre 2019, ce sont 13 rapports de suivi comprenant 16 périodes d'états de dossier qui ont été produits.

Au départ, il avait été prévu que le Service de l'inspection et des permis fasse un examen de l'évolution des données et des indicateurs d'accidents, et qu'il puisse effectuer un suivi plus approfondi et demander des renseignements pour documenter une problématique particulière dans le cas d'une société dont le bilan routier paraîtrait à risque ou aurait tendance à se détériorer<sup>3</sup>.

À partir de l'historique de données dans le temps, il avait également été envisagé d'étudier la faisabilité d'établir des balises statistiques pour soutenir l'examen du bilan routier et guider la Commission dans son appréciation des données d'accidents et dans la détermination des niveaux au-delà desquels une société pourrait être considérée comme étant à risque. Un exercice visant à déterminer des critères objectifs d'appréciation a été réalisé dans le cadre d'un bilan d'ensemble de ce volet en 2014, mais n'a pas donné de résultats probants.

Le Service de l'inspection et des permis n'a toutefois pas effectué de suivi des rapports du bilan routier et s'est plutôt concentré sur le déploiement des nouveaux audits, dont le contenu a été enrichi et qui ont requis des efforts importants de la part de l'inspecteur désigné à cette fin. Cela étant, l'inspecteur a pris en compte les données des rapports de suivi du bilan routier dans ses analyses et en a fait état dans son rapport d'audit. De plus, les résultats des rapports de suivi du bilan routier ont fait l'objet de discussions lors des rencontres du commissaire avec les représentants des sociétés.

## **6. LES RÉSULTATS DES QUESTIONNAIRES TRANSMIS AUX SOCIÉTÉS**

Les sociétés ont été consultées au moyen d'un questionnaire afin de connaître leur appréciation des différents aspects du mécanisme. Les principaux résultats de cette consultation sont présentés pour chacun des deux volets du mécanisme.

### **6.1. Le volet relatif à la gestion de la sécurité routière**

#### **6.1.1. Les bénéfices selon différents aspects de la sécurité**

On a d'abord demandé aux sociétés leur appréciation des bénéfices de l'audit et de la rencontre avec un commissaire, selon différents aspects de la sécurité. Le questionnaire comportait le choix de réponses suivant : « Beaucoup », « Un peu », « Non », « Ne sais pas ». Les sociétés avaient également la possibilité d'ajouter des commentaires à chacune des réponses.

---

3. Le Rapport d'évaluation sur le mécanisme de suivi du comportement des sociétés de transport en commun ainsi que le document d'information « Mécanisme révisé 2012 » contiennent plus de précisions à ce sujet.

Le tableau suivant présente les réponses obtenues, ainsi qu'un résumé des commentaires reçus. Aucune société n'a coché « Ne sais pas », d'où son absence dans le tableau.

**TABEAU 1 - BÉNÉFICES ESTIMÉS PAR LES SOCIÉTÉS SELON DIFFÉRENTS ASPECTS DE LA SÉCURITÉ**

Aspects	Résultats des choix de réponses			Résumé des principaux commentaires
	Beaucoup	Un peu	Non	
Sensibilisation des dirigeants à l'importance d'avoir en place des moyens pour gérer la sécurité	6	3		<ul style="list-style-type: none"> <li>- De nombreux programmes et pratiques concernant la sécurité routière ont été mis en œuvre pour assurer un suivi rigoureux et améliorer le bilan de l'organisation.</li> <li>- Les dirigeants sont sensibilisés par le biais d'indicateurs transmis sur une base mensuelle, voire quotidienne concernant certaines activités opérationnelles.</li> </ul>
Sensibilisation du personnel à l'importance de respecter les procédures relatives à la sécurité routière	4	5		<ul style="list-style-type: none"> <li>- La sensibilisation des chauffeurs et le processus d'analyse des accidents ont été ralentis par la négociation collective en 2017-2018. Depuis la fin de 2018, le plan d'action sur la sécurité routière a été actualisé et les travaux ont repris.</li> <li>- La société poursuit ses programmes de formation. Elle maintient une gestion rigoureuse de la performance, et un nouveau cadre de gradation disciplinaire est appliqué.</li> <li>- Des audits de sécurité sont effectués tous les mois (utilisation du cellulaire, vitesse, respect de la signalisation, etc.).</li> </ul>
Amélioration du respect des règles de circulation	3	5	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelques commentaires tirés du rapport d'audit ont incité la société à reconsidérer certaines de ses pratiques internes.</li> <li>- Des campagnes de sensibilisation sont faites occasionnellement.</li> <li>- Une nouvelle formation « Sécurité routière et civilité » est mise sur pied et des bulletins seront diffusés plus régulièrement aux chauffeurs pour les informer des statistiques de la société sur la sécurité routière. Une activité de sensibilisation aux angles morts est diffusée.</li> </ul>
Meilleur suivi des événements inscrits au dossier de comportement	5	4		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'un processus d'analyse et de suivi concernant les événements au dossier de la société.</li> <li>- Des outils de contrôle sont en place et un suivi serré est effectué. Élaboration d'indicateurs et de nouvelles applications pour les accidents qui offrent un historique des activités des chauffeurs et une vision en temps réel.</li> </ul>
Amélioration de la connaissance des obligations réglementaires et de la conformité relatives à l'état mécanique des véhicules	4	2	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La société a toujours été à l'affût de tout changement réglementaire afin de respecter entièrement le cadre légal.</li> <li>- L'ensemble du personnel est formé selon les nouvelles dispositions. Au besoin, des groupes de résolution de problèmes sont mis sur pied avec les employés d'entretien, la Direction de l'entretien ainsi que l'ingénierie afin de se concerter pour réaliser de bonnes pratiques de travail, ce qui permet une sensibilisation et une vigilance accrues.</li> </ul>

Sept des neuf sociétés ont estimé que le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière a engendré d'autres bénéfices ou effets positifs. En substance, elles ont apporté les précisions suivantes à ce sujet.

- Une prise de conscience accrue de tous les intervenants dans les opérations de l'importance du volet sur la sécurité routière. La société effectue aussi plus d'opérations conjointes avec le service de police.
- Un questionnement continu pour s'assurer de mettre en place des systèmes de gestion performants en vue d'offrir à la clientèle et aux employés un cadre sécurisé et en constante amélioration.
- Une meilleure façon de se servir des outils de gestion et plus de rigueur dans la fabrication des bons de travail pour les quarts de travail.
- La mise à jour des procédures de gestion de la sécurité.
- L'amélioration du comité de suivi des accidents.
- Des bénéfices en lien avec la formation donnée aux chauffeurs et aux mécaniciens.
- Des bénéfices qui concernent notamment la sensibilisation des dirigeants syndicaux qui représentent les chauffeurs.
- La collecte et l'analyse des données afin d'être en mesure d'avoir un portrait fidèle de la situation et des évolutions à moyen terme.

#### 6.1.2. La mise en œuvre des recommandations

Lors des travaux réalisés conjointement par l'ATUQ et la Commission en vue d'établir un mécanisme de suivi des sociétés de transport en commun, les représentants des sociétés de transport ont exprimé leur désir d'être informés des aspects qui pourraient être renforcés afin de leur permettre de s'assurer que tout est mis en œuvre pour continuellement améliorer leurs pratiques dans le domaine de la sécurité routière. Cette volonté s'est traduite par la proposition de recommandations par l'inspecteur de la Commission au rapport d'audit (section sur les améliorations souhaitables) et, le cas échéant, par le commissaire lors de la rencontre avec des représentants de la société, qui sont consignées au procès-verbal de la rencontre.

Dans le cadre du deuxième processus d'audit, ce sont 131 recommandations qui ont été faites à l'ensemble des sociétés, à savoir 121 par l'inspecteur et 10 par le commissaire, soit en moyenne près de 15 par société.

Une section du questionnaire a été prévue pour évaluer dans quelle mesure les sociétés ont donné suite aux recommandations du deuxième cycle, ce qui permet d'en quantifier les bénéfices.

Selon les réponses des sociétés, 125 des 131 recommandations ont été mises en œuvre, soit 101 entièrement et 24 en partie. Ce sont donc 95 % des recommandations qui ont été mises en œuvre au moins partiellement.

### 131 recommandations

- 95 % mises en place au moins partiellement
- 77 % mises en place entièrement

En comparaison, lors de la révision du premier cycle du processus d'audit, les résultats du questionnaire indiquaient que 80 % des recommandations avaient été mises en place entièrement ou en partie par les sociétés. En outre, lors du deuxième audit, l'inspecteur a vérifié dans quelle mesure les recommandations faites dans le cadre du premier cycle ont été mises en place. Selon les constats de l'inspecteur, 85 % des recommandations du premier cycle ont été réalisées au moins en partie, dont 71 % entièrement. Ces constats semblent indiquer que la mise en place des recommandations s'est poursuivie dans les années qui ont suivi la première révision.

Les recommandations faites dans le cadre du deuxième processus d'audit sont très variées. Certaines portent sur des aspects relatifs à la conformité réglementaire et d'autres proposent des moyens d'assurer une meilleure gestion de la sécurité routière. De ces propositions :

- 24 % portent sur la vérification avant départ (ronde de sécurité), notamment sur les moyens d'améliorer la conformité à la réglementation qui s'y rattache;
- 20 % visent les politiques et les procédures de gestion de la sécurité telles que les politiques concernant la consommation de drogue et d'alcool ou la gestion de la fatigue, le suivi des infractions et les moyens d'identifier les conducteurs à risque, ainsi que la mise en place et l'application de mesures disciplinaires graduées;
- 19 % concernent l'entretien des véhicules, particulièrement le suivi et le respect des fréquences d'entretien, les fiches d'entretien, les critères de rappel et les défauts majeurs;
- 13 % ont trait au permis de conduire, dont la vérification et le suivi de la validité des permis;
- 11 % ont pour objet les accidents, par exemple l'analyse des accidents, les moyens d'en diminuer le nombre, les procédures en cas d'accident, ainsi que le suivi auprès des conducteurs impliqués dans un accident;
- 6 % portent sur les formations, entre autres sur la conduite préventive et sur la gestion de la fatigue, soit pour les intégrer à la formation à l'embauche, pour effectuer des mises

à niveau, pour assurer le perfectionnement ou pour les donner aux conducteurs ayant des lacunes;

- 4 % s'appliquent à la tenue de dossiers (conformité aux exigences réglementaires relatives aux dossiers du véhicule et du conducteur).

### 6.1.3. Les suggestions concernant le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière

Les sociétés ont été invitées à faire part de leurs suggestions en vue d'améliorer ou de faire évoluer le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière. Deux sociétés ont fait des suggestions.

L'une des sociétés croit important de pouvoir commenter les recommandations faites lors des audits avant la production du rapport final afin d'avoir une compréhension commune des enjeux et des recommandations. L'autre suggère de poursuivre les audits en entreprise dans un souci d'amélioration continue au regard de la sécurité routière.

## 6.2. Le volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents

Le volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents a été développé et mis en place en 2013 pour donner suite aux dispositions de la politique d'évaluation. Rappelons que la Commission effectue un examen de l'évolution du bilan routier des sociétés deux fois par année, à partir des données des dossiers de la SAAQ et de celles fournies par les sociétés sur le kilométrage parcouru et les heures de service. Les principaux résultats de cet examen sont ensuite présentés aux sociétés dans un rapport de suivi qui comprend :

- une section commune à toutes les sociétés, qui présente un bilan des données des sociétés pour la période couverte par l'état de dossier;
- une section spécifique à chaque société, qui présente un bilan de l'évolution des données d'accidents de la société depuis 2010.

Chaque société a un répondant au comité sécurité de l'ATUQ. Les membres de ce comité agissent également comme répondants pour le volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents. La Commission transmet les rapports de suivi à l'ATUQ, qui les rend accessibles aux sociétés dans un forum auquel ont accès les répondants du comité Sécurité. Le forum de l'ATUQ ayant cessé d'être utilisé en 2018, la Commission a alors fait parvenir directement les rapports par courriel aux répondants du comité Sécurité et, le cas échéant, aux autres répondants désignés par les sociétés. Depuis juillet 2019, les rapports sont à nouveau acheminés à l'ATUQ, qui les dépose dans le nouveau système qui a remplacé le forum. Les 13 rapports de suivi du bilan routier ont été transmis à l'ATUQ depuis 2013.

## ▪ Résultats du questionnaire transmis aux sociétés de transport en commun

Le questionnaire visait à connaître dans quelle mesure les sociétés prennent en compte les rapports de suivi du bilan routier ainsi que leur appréciation de leur utilité. Les questions et les choix de réponses du questionnaire se trouvent à l'annexe.

### *Prise de connaissance des rapports*

Huit des neuf sociétés ont affirmé que le répondant du comité Sécurité transmet toujours ou habituellement les rapports de suivi à des membres du personnel concernés par la sécurité routière. Une seule société a répondu que c'est parfois le cas.

Trois sociétés ont apporté les précisions suivantes à ce sujet.

- Un compte rendu du comité sécurité est envoyé aux gestionnaires mensuellement.
- Ce rapport est transmis au directeur de l'entretien et au directeur général.
- Le rapport est acheminé au directeur des opérations. Les résultats sont également analysés par le comité sur les accidents. De plus, le rapport est présenté au comité de direction.

Par ailleurs, les répondants des neuf sociétés ont mentionné qu'ils prennent toujours ou habituellement connaissance des rapports de suivi du bilan routier. Ils ont également tous affirmé que d'autres membres du personnel concernés par la gestion de la sécurité routière de leur société prennent connaissance des rapports ou sont informés des résultats.

Quatre sociétés ont ajouté que le rapport est présenté :

- au comité de gestion de la supervision ainsi qu'au comité de la Direction des opérations;
- au chef responsable de l'exploitation au quotidien;
- à toutes les directions concernées;
- aux syndicats (il est précisé qu'il s'agit des indicateurs).

### *Utilité et pertinence des rapports*

On a ensuite demandé aux sociétés si elles trouvent utiles les données et les taux d'accidents du rapport, ainsi que leur présentation (tableaux, graphiques), pour suivre l'évolution du bilan routier. Les choix de réponses à cocher étaient « Beaucoup », « Un peu », « Non » et « Ne sais pas ». Huit sociétés ont répondu « Beaucoup » et une seule a coché « Un peu » à cette question.

Les sociétés étaient également invitées à préciser dans quelle mesure elles prenaient en compte les données et la présentation, et ce, pour la section commune du rapport, d'une part, et pour la section spécifique du rapport, d'autre part.

Six sociétés ont fait des commentaires sur la section commune du rapport. En substance, elles mentionnent que :

- le rapport permet de se comparer et d'échanger avec les autres sociétés de transport en commun sur les meilleures pratiques;
- les données servent aux fins de comparaison avec les propres indicateurs de la société;
- le rapport est présenté et discuté au comité de gestion;
- le rapport sert pour l'analyse au comité accident et il est présenté au comité de direction.

Sept sociétés ont fait des commentaires sur la section spécifique du rapport. En résumé, elles indiquent que cette section permet :

- d'associer les résultats aux efforts déployés par la société en ce qui a trait à la sécurité routière;
- de suivre l'évolution de la société dans le temps;
- de faire une analyse interne et d'appliquer une meilleure gestion;
- de faire des comparaisons avec les propres indicateurs de la société;
- de se mesurer;
- de s'en servir pour les indicateurs de performance (taux d'implication dans les accidents);
- de s'en servir au comité accident aux fins d'analyse.

On a ensuite demandé aux sociétés si les rapports contribuent globalement à l'amélioration de leur bilan routier. Sept ont répondu « Beaucoup » et deux ont répondu « Un peu » et quatre ont ajouté des précisions suivantes à ce sujet :

- C'est un élément important du processus d'amélioration continue. Les rapports contribuent à la sensibilisation de l'ensemble des parties prenantes à l'importance de la sécurité routière. De plus, des efforts supplémentaires sont faits afin d'assurer une constance dans l'ensemble des activités et ainsi d'augmenter davantage la sensibilisation à l'importance de la sécurité routière à la société.
- C'est un outil nécessaire.
- La société crée et analyse ses propres indicateurs.
- Des échanges concernant la sécurité routière ont lieu à différents niveaux et il y a une volonté accrue d'améliorer le bilan routier.

#### *Suggestions concernant le suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents*

Les sociétés ont été invitées à faire des suggestions en vue d'améliorer ou de faire évoluer le suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents, notamment en ce qui concerne le contenu ou la présentation du rapport.

Quatre sociétés ont fait des suggestions. Une société souhaiterait faire en sorte de laisser plus de temps s'écouler entre la date d'inscription des accidents au dossier de comportement et celle de la production des données pour les rapports afin de permettre aux sociétés de transport de traiter les demandes de révision. (Cette situation fait référence au fait qu'il peut s'écouler un certain temps avant qu'une entreprise puisse fournir une preuve de non-responsabilité pour qu'un accident ne soit pas pris en considération dans l'évaluation de son comportement.)

Une société propose d'établir des indicateurs annuels plutôt que basés sur 24 mois. Une autre souhaiterait obtenir le rapport en version électronique. Enfin, une autre société souhaiterait que chacune des sections soit mieux définie.

## **7. L'ÉVOLUTION DU BILAN ROUTIER ET DES INDICATEURS D'ACCIDENTS DE L'ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS**

Un bilan de l'évolution des données et des indicateurs d'accidents de l'ensemble des sociétés a été fait sur une période allant de janvier 2010 à juin 2019. Il s'agit des données des 16 périodes d'états de dossier considérées depuis le début de la mise en œuvre de ce volet, soit celle du 18 janvier 2012 (19 janvier 2010 au 18 janvier 2012) à celle du 28 juin 2019 (du 29-06-2017 au 28-06-2019).

L'évolution dans le temps du nombre d'accidents des dossiers de comportement de l'ensemble des sociétés a ainsi été examinée. Les accidents responsables<sup>4</sup>, qui sont inscrits dans la section 10 du dossier, sont pris en considération dans l'évaluation du comportement des exploitants. Ainsi, bien qu'il n'y ait pas de seuils d'accidents applicables aux sociétés, le suivi du bilan routier vise principalement les accidents responsables.

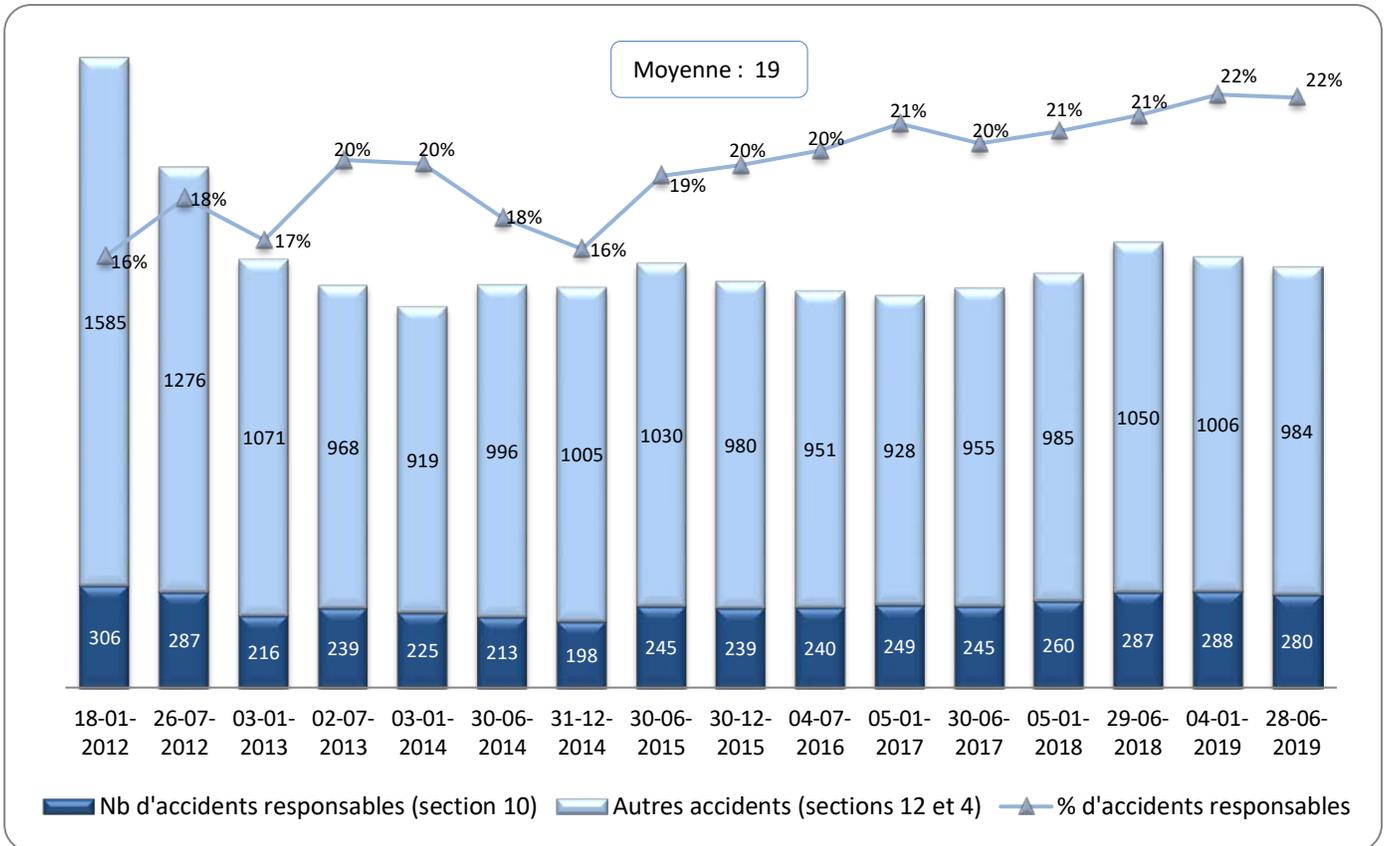
Afin d'avoir un portrait complet de l'évolution du bilan routier des sociétés, tous les accidents inscrits dans les dossiers de comportement ont été examinés. Outre les accidents de la section 10, la section 4 du dossier consigne les accidents mortels dont une part de responsabilité incombe à l'exploitant, et qui sont définis et évalués comme des événements critiques. Le dossier comprend également les accidents dont l'exploitant n'est pas responsable et qui ne font pas partie de l'évaluation; ils sont inscrits à la section 12.

---

4. La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds définit les accidents responsables, ainsi que les autres accidents considérés aux fins de la politique.

Le graphique suivant illustre le nombre d'accidents responsables, le nombre des autres accidents, ainsi que le pourcentage d'accidents responsables de l'ensemble des neuf sociétés.

**FIGURE 1 - ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS DE L'ENSEMBLE DES SOCIÉTÉS**

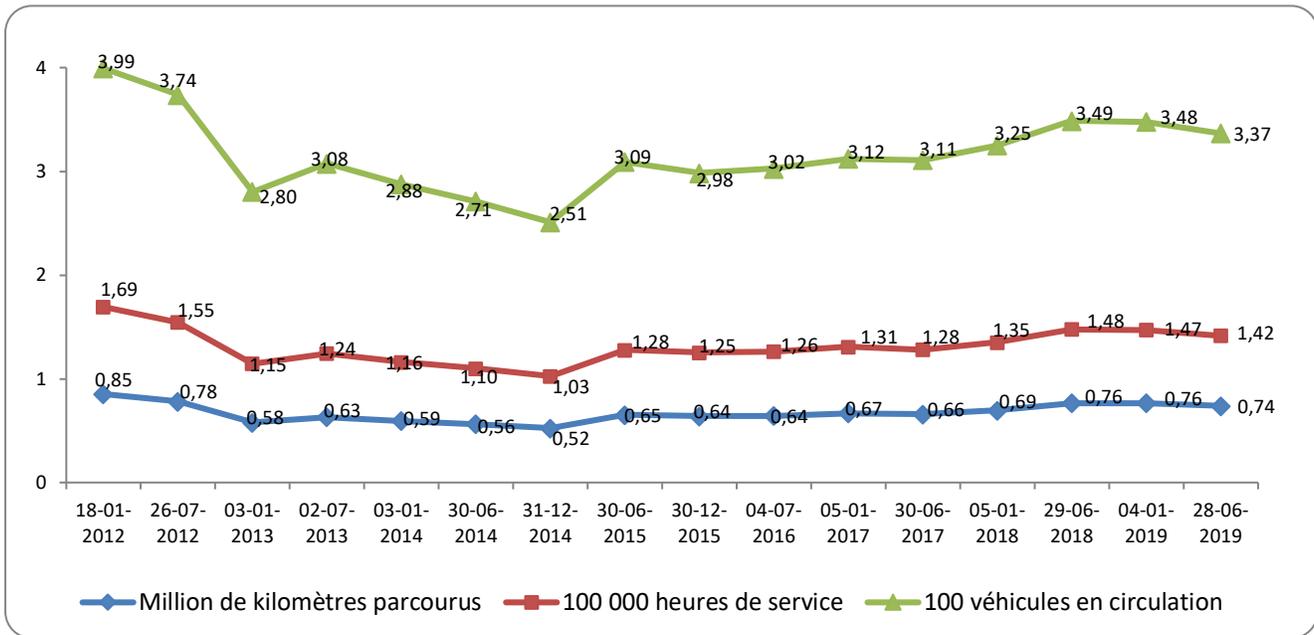


Globalement, on observe que le nombre total d'accidents (accidents responsables et autres accidents) a fortement chuté, puis légèrement augmenté par la suite. Le nombre d'accidents responsables suit la même tendance, mais les écarts sont moins prononcés. Le graphique fait aussi ressortir une tendance à la hausse du pourcentage des accidents responsables depuis 2015.

L'évolution des statistiques sur les accidents a particulièrement été examinée sous l'angle des taux d'accidents, ce qui permet de comparer les données. Les taux d'accidents sont basés sur la moyenne annuelle des données des périodes d'états de dossier.

Le graphique suivant montre l'évolution des taux d'accidents pour chacun des taux d'accidents responsables.

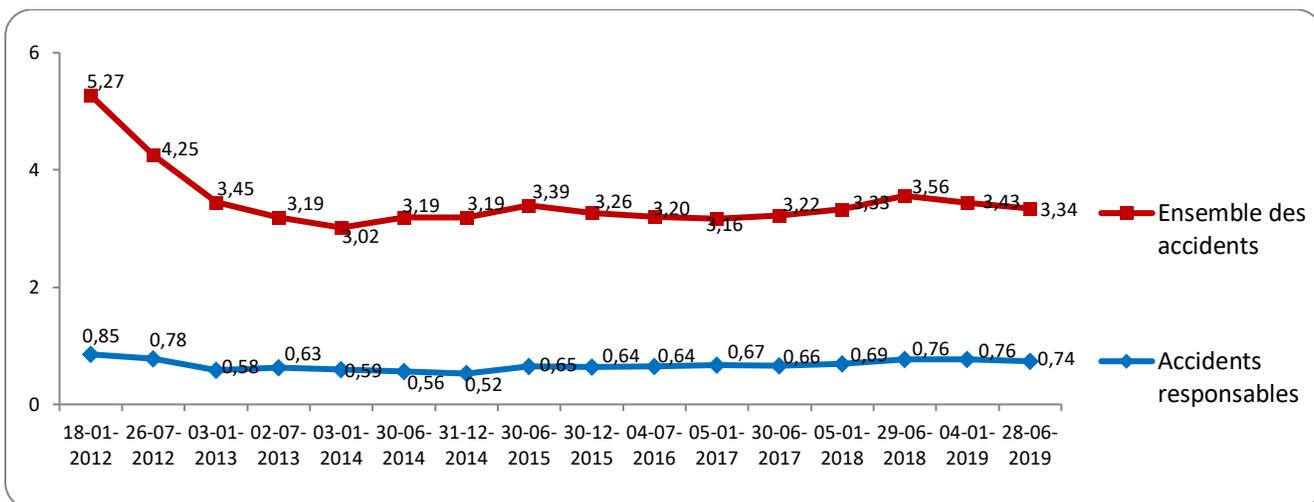
**FIGURE 2 - ÉVOLUTION DES TAUX ANNUELS MOYENS D'ACCIDENTS RESPONSABLES**



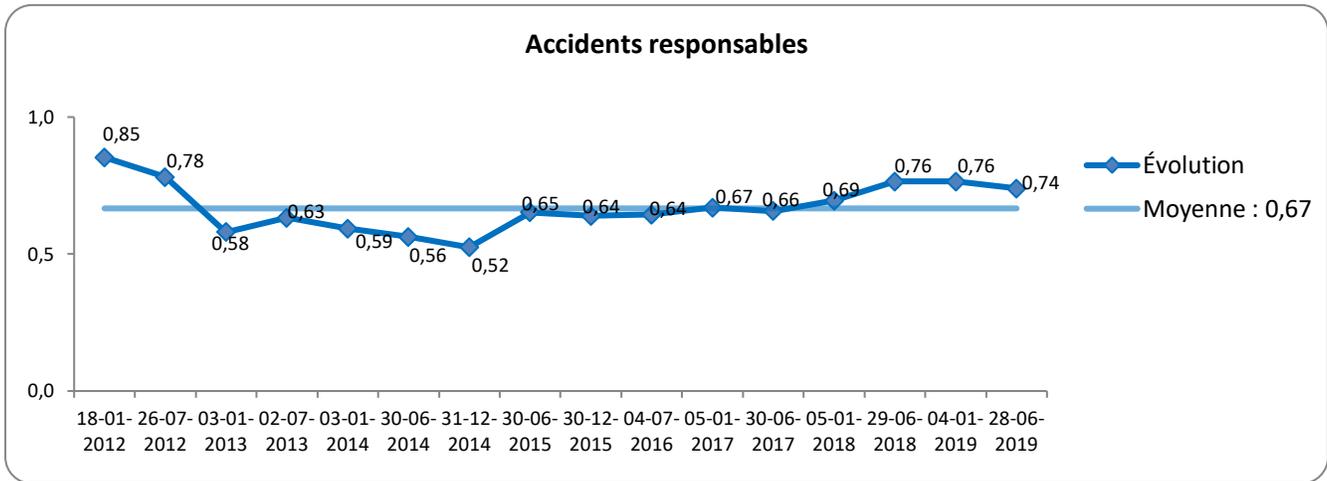
Comme pour le nombre d'accidents, on observe une baisse des taux d'accidents, suivie d'une tendance à la hausse. On observe une légère diminution pour la dernière période considérée.

Un examen des données des indicateurs a fait ressortir une très forte corrélation entre les trois types d'indicateurs utilisés, qui évoluent de façon similaire. Afin de simplifier la présentation des résultats, un seul indicateur est utilisé pour les graphiques suivants, soit le taux d'accidents par million de kilomètres parcourus.

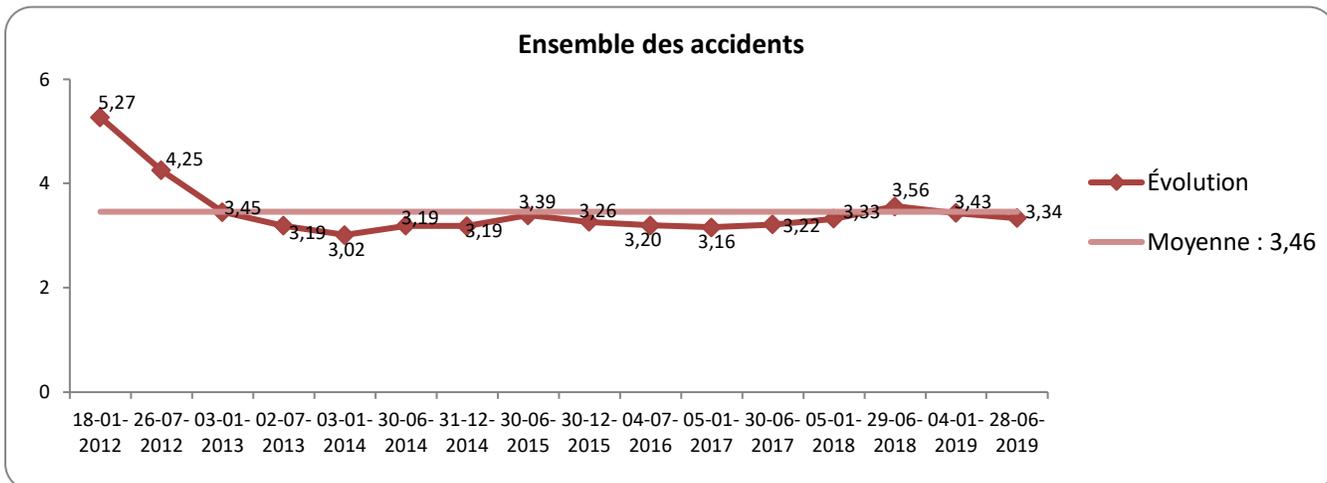
**FIGURE 3 - ÉVOLUTION DU TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS**



**FIGURE 4 - TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS ET MOYENNE DES ACCIDENTS RESPONSABLES**



**FIGURE 5 - TAUX D'ACCIDENTS PAR MILLION DE KILOMÈTRES PARCOURUS ET MOYENNE DE L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS**



On observe que les taux d'accidents responsables des plus récentes périodes sont supérieurs à la moyenne, alors que ceux de l'ensemble des accidents pour les mêmes périodes se situent autour de la moyenne. Cette différence permet de penser qu'en raison de l'absence de seuils, certaines sociétés sont moins incitées à faire retirer leurs accidents non responsables de la section 10 du dossier (où sont inscrits par défaut tous les accidents). De même, la hausse des pourcentages d'accidents responsables dans les dernières années peut être en lien avec cette situation.

## 8. LES RÉSULTATS EN LIEN AVEC LES OBJECTIFS ET LES MOYENS PRÉVUS

Le mécanisme, par ses deux volets, avait deux principaux objectifs, soit, d'une part, d'améliorer les pratiques de gestion de la sécurité routière et, d'autre part, de suivre l'évolution du bilan routier et de permettre à la Commission d'intervenir s'il se détériore et présente un risque élevé en matière de sécurité routière.

### ▪ Le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière

Les résultats des questionnaires montrent que les moyens prévus ont permis d'atteindre les objectifs du processus d'audit. Selon les réponses fournies dans les questionnaires, les audits et les rencontres avec le commissaire ont permis aux sociétés d'améliorer leurs pratiques et leurs procédures, et ont ainsi généré de nombreux bénéfices en matière de sécurité routière et de conformité à la réglementation.

Également selon les réponses obtenues, 77 % des recommandations ont été entièrement réalisées par l'ensemble des neuf sociétés, et le taux grimpe à 95 % en incluant celles qui ont été mises en place au moins en partie. Une cible de 80 % des recommandations à mettre en œuvre par les sociétés a été fixée au Plan stratégique 2018-2023. Or cette cible a été établie en fonction du résultat du premier cycle d'audits, où il avait été estimé que 80 % des recommandations avaient été mises en place au moins partiellement par les sociétés. La cible du Plan stratégique 2018-2023 a donc été atteinte.

Toutefois, comme l'a souligné le commissaire ayant présidé les rencontres avec les représentants des sociétés, dans quelques cas, des sociétés n'ont pas considéré des recommandations portant sur des aspects importants sur le plan de la conformité et de la sécurité qui ont été formulées lors du premier audit et répétées lors du deuxième audit.

Dans l'ensemble, compte tenu du caractère incitatif mais non obligatoire des recommandations, le taux élevé de leur mise en œuvre par les sociétés permet de conclure que le deuxième cycle d'audits s'est avéré fructueux en contribuant à l'amélioration des pratiques de gestion de la sécurité et de la conformité aux obligations légales et réglementaires. La pertinence des recommandations ainsi que la collaboration active des sociétés ont été des facteurs déterminants dans l'atteinte de cet objectif.

### ▪ Le suivi du bilan routier et des indicateurs d'implication dans les accidents

Le suivi du bilan routier vise avant tout à examiner les accidents responsables des sociétés pour pallier l'absence de seuils d'accidents applicables. Il permet aussi à la Commission d'intervenir auprès d'une société qui présente un risque élevé pour la sécurité routière.

Toutefois, l'absence de seuils peut faire en sorte que certaines sociétés soient moins enclines à faire retirer leurs accidents non responsables. Cette situation peut expliquer en partie la tendance à la hausse du taux d'accidents responsables de l'ensemble des sociétés. Certaines

ont affiché des taux d'accidents responsables supérieurs à 40 %. Il s'avère donc difficile de savoir si ou dans quelle mesure le nombre et les taux d'accidents responsables des sociétés reflètent la réalité. D'où l'importance de prendre également en considération l'ensemble des accidents inscrits aux dossiers.

Comme on pouvait s'y attendre, il n'a pas été possible d'établir des critères objectifs permettant de déterminer formellement des niveaux au-delà desquels une société pourrait être considérée comme étant à risque.

La compilation et l'examen des données et des indicateurs d'accidents permettent de suivre le bilan routier de chaque société dans le temps, ainsi que d'établir des moyennes et des comparaisons. Les rapports de suivi du bilan routier présentent les principaux résultats de la compilation des données sous forme de tableaux et de graphiques, ce qui donne un bon aperçu de l'évolution du bilan routier et des tendances qui en ressortent.

Les rapports de suivi ont été transmis aux sociétés deux fois par année sans autre intervention. L'inspecteur a toutefois examiné les données des plus récents rapports de suivi du bilan routier et les a consignées au rapport d'audit. De plus, les résultats des rapports de suivi ont fait l'objet de discussions lors de la rencontre avec le commissaire. Dans certains cas, le commissaire a sensibilisé la société à l'importance d'améliorer son bilan routier ou de faire retirer les accidents non responsables de la section 10 du dossier de la SAAQ.

Par ailleurs, le questionnaire transmis aux sociétés a permis de connaître leur appréciation des rapports de suivi. Dans l'ensemble, les réponses et les commentaires indiquent que la plupart des sociétés ont jugé utiles ces rapports pour suivre et analyser l'évolution de leur bilan routier. Les effets bénéfiques de ces rapports sont relatés au point 6.2.

On peut conclure que les objectifs du volet du suivi du bilan routier et des indicateurs ont été atteints en bonne partie. Le suivi effectué tous les six mois constitue un bon moyen de connaître l'évolution du bilan routier des sociétés. Cette mesure n'a toutefois pas servi à identifier de façon séquentielle ou systématique des sociétés potentiellement à risque et à intervenir auprès d'elles, sauf, le cas échéant, dans le cadre des rencontres avec le commissaire.

## **9. LES IMPACTS DU MÉCANISME POUR LES PRINCIPAUX INTERVENANTS**

Le terme « impact » employé dans la présente section fait référence essentiellement aux efforts (temps) investis dans la mise en œuvre du mécanisme. À noter que les travaux relatifs à la révision du mécanisme n'ont pas été considérés dans l'évaluation des impacts.

## ▪ Le processus d'audit

### *Les impacts pour les intervenants de la Commission*

Les impacts relatifs au temps investi ont été estimés lors de la première révision du mécanisme pour le Service de l'inspection, pour le commissaire désigné ainsi que pour les sociétés. Comme le processus d'audit a été reconduit tel quel, on peut extrapoler ces impacts pour le deuxième cycle.

Au total, l'ensemble des travaux et des activités a représenté 185 jours-personnes échelonnés sur 3 ans pour le Service de l'inspection lors du premier cycle, et ont été répartis comme suit :

- 29 jours-personnes pour la préparation des audits, qui comprend la planification et l'organisation des audits, et la collecte de données auprès des sociétés préalable aux audits;
- 43,7 jours-personnes pour les visites en entreprise (audits), qui incluent les déplacements;
- 103 jours-personnes pour les travaux post-audit, notamment la rédaction des rapports;
- 9,6 jours-personnes pour les rencontres avec le commissaire, auxquelles prend part l'inspecteur.

On peut déduire qu'environ 185 jours-personnes ont été requis par le Service de l'inspection et des permis pour le deuxième cycle d'audits, mais échelonnés sur une période de 5 ans. Il est toutefois possible que le nombre de jours-personnes du deuxième cycle soit un peu plus élevé du fait que le contenu de l'audit a été enrichi d'une section sur la gestion de la fatigue et d'une vérification des recommandations du premier cycle. De plus, l'inspecteur du deuxième audit a énoncé deux fois plus de recommandations (améliorations souhaitables), ce qui a pu nécessiter plus de temps.

On peut estimer, comme lors du premier cycle, que le temps consacré par le commissaire pour préparer et présider les rencontres avec les représentants est d'environ 15 jours, mais sur une période de 5 ans pour le deuxième cycle. La responsable de la rédaction des procès-verbaux des rencontres du deuxième cycle a estimé le temps requis pour cette tâche à 14 jours (en incluant le temps de participation aux rencontres), ce qui correspond à l'estimation faite lors du premier cycle.

### *Les impacts pour les sociétés*

Il a été demandé aux sociétés d'estimer le nombre de jours-personnes en temps investi pour chacune des étapes et pour l'ensemble du processus d'audit, qui comprend la préparation de l'audit, la réalisation de l'audit, ainsi que les travaux post-audit et la rencontre avec le commissaire.

Cet exercice s'avérait d'autant plus difficile que certains audits remontent à plusieurs années. Or moins de la moitié des sociétés ont pu fournir des données à ce sujet. En outre, certaines des données fournies ne permettent pas de quantifier de façon précise les impacts. Il n'a donc pas été possible de les documenter de façon probante. À titre indicatif, les résultats à ce sujet lors de la

première révision indiquaient que le nombre de jours-personnes a varié de 5,5 à 76 entre les sociétés pour l'ensemble du processus d'audit. Il avait également été soulevé qu'en raison des écarts importants observés entre les sociétés, notamment entre celles d'envergure comparable, il fallait considérer ces réponses avec prudence.

#### ▪ **Le suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents**

Ce volet a été mis en œuvre en 2013. À noter que les efforts consacrés à l'élaboration de ce volet n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation des impacts.

Entre 2013 et 2019, ce sont 13 séries de rapports de suivi du bilan routier qui ont été produites, à raison de 2 par année. Au moins 10 jours sont requis pour la responsable du suivi du bilan routier pour produire une série de rapports. Ces travaux comprennent :

- la préparation des tableaux pour chaque période d'états de dossier et leur transmission au répondant de l'ATUQ qui se charge d'obtenir les données auprès des sociétés;
- la compilation des données et le calcul des taux d'accidents à partir des indicateurs pour l'ensemble des sociétés et pour chaque société individuellement;
- la production des 9 rapports personnalisés pour chacune des sociétés et aussi d'une version interne pour la Commission de chacun de ces rapports (qui comprend des données additionnelles), ce qui représente au total 18 rapports.

Sur une base annuelle, 36 rapports de suivi sont produits, ce qui équivaut à 20 jours de travail.

Notons que l'ATUQ et la SAAQ participent au suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents. Ainsi, le responsable du bureau d'études et de recherche de l'ATUQ transmet les tableaux sur le kilométrage et les heures de service aux sociétés, en effectue le suivi et les retransmet à la Commission une fois remplis. Il rend aussi disponibles les rapports de suivi du bilan routier pour les sociétés. La SAAQ transmet tous les six mois les dossiers des sociétés ainsi qu'un tableau-synthèse des données d'accidents contenues dans les dossiers.

## **10. LE RAPPORT ENTRE L'EFFICACITÉ ET L'EFFICIENCE DU MÉCANISME**

L'efficacité vise à estimer dans quelle mesure les objectifs ont été atteints. Quant à l'efficacité, elle a trait au rapport entre les résultats obtenus et les moyens mis en œuvre pour y parvenir, tels que les ressources, les efforts et les coûts. Le rapport entre l'efficacité et l'efficacité permet d'estimer l'atteinte des objectifs et de faire le lien avec les moyens investis.

La section 8 du présent rapport fait état des résultats en lien avec les objectifs et les moyens prévus. Dans l'ensemble, les résultats confirment que les moyens prévus ont permis d'atteindre les objectifs du processus d'audit. Les moyens mis en œuvre ont également permis d'atteindre dans une certaine mesure les objectifs du suivi du bilan routier et des indicateurs.

Par ailleurs, on constate que les moyens mis en œuvre pour obtenir les résultats sont importants relativement au temps investi par les intervenants concernés. De plus, l'exercice de détermination du coût de revient des services de la Commission effectué en 2013-2014 a fait ressortir que le mécanisme est le service plus cher, avec un coût unitaire de 157 582 \$. Le mécanisme s'est donc avéré efficace dans l'ensemble, mais relativement peu efficient.

## 11. LA PERTINENCE DU MÉCANISME

Il y a lieu de vérifier dans quelle mesure le mécanisme permet de répondre aux besoins à l'origine de sa mise en place. La SAAQ a établi dans sa politique administrative des dispositions particulières aux sociétés afin de pallier la non-applicabilité des seuils d'accidents. Ces dispositions prévoient en conséquence un examen périodique, par la Commission, de divers indicateurs d'accidents et des dossiers de comportement des sociétés afin de pouvoir intervenir au besoin auprès de celles qui, selon son appréciation, présentent un risque trop élevé pour la sécurité routière.

Comme le précisait le rapport de la première révision, le mécanisme mis en place par la Commission n'a pas été conçu pour lui permettre d'être en mesure d'intervenir à la pièce auprès d'une société dont le dossier d'accident se dégraderait rapidement et il n'a donc pas rempli ce rôle. Toutefois, les constats suivants, qui ont été faits lors de la première révision, demeurent les mêmes.

- Peu d'événements, autres que des accidents, sont relatés dans les dossiers des sociétés. En conséquence, il est peu probable que l'analyse des dossiers puisse supporter une intervention de la Commission auprès d'une société dont le dossier se détériore.
- L'établissement de seuils basés sur les indicateurs d'accidents susceptibles de mener systématiquement à une évaluation du comportement n'est pas réalisable, compte tenu des différences importantes entre chaque société et de leur petit nombre. De tels indicateurs peuvent toutefois constituer des indices permettant de documenter davantage les situations problématiques auxquelles peuvent être confrontées les sociétés.
- La politique d'évaluation prévoit déjà des indicateurs qui se sont avérés efficaces pour enclencher une vérification du comportement de certaines sociétés, comme dans le cas des accidents mortels.
- Les sociétés ont à cœur de préserver leur image d'organisme public sécuritaire et ont mis en place des politiques et des procédures visant à encadrer la sécurité de leurs activités. Il est en conséquence peu probable qu'elles voient leur niveau de sécurité se détériorer subitement au point de nécessiter des interventions immédiates.

- Le mécanisme de la Commission permet d’encadrer de façon particulière les sociétés, en misant sur leur collaboration, ce qui a contribué à l’amélioration de leurs pratiques de gestion de la sécurité.

Dans le contexte où la politique d’évaluation prévoit un encadrement particulier pour les sociétés et compte tenu des constats qui se dégagent de la révision, le mécanisme de la Commission demeure pertinent. Il y a cependant lieu d’y apporter des changements et de l’actualiser, à la lumière des résultats et des constats de l’exercice de révision du mécanisme.

## **12. CONCLUSION ET PROPOSITION POUR L’ACTUALISATION DU MÉCANISME**

La plupart des objectifs du deuxième cycle du mécanisme ont été atteints. Le processus d’audit a généré de nombreux bénéfices en matière de gestion de la sécurité routière et de conformité à la réglementation. Le suivi du bilan routier et des indicateurs a permis de suivre et d’analyser l’évolution du bilan routier des sociétés dans le temps et de leur fournir des outils supplémentaires à ce sujet. Il n’a toutefois pas été utilisé pour repérer systématiquement des sociétés susceptibles d’être à risque et pour intervenir auprès d’elles.

Dans l’ensemble, les moyens utilisés ont été efficaces pour obtenir les résultats souhaités. Ces moyens ont cependant requis un important investissement de temps pour les intervenants concernés et le mécanisme s’est révélé être le service au coût de revient le plus élevé.

L’analyse des différents aspects du mécanisme, dont les résultats des questionnaires soumis aux sociétés, ainsi que les orientations qui ressortent des consultations avec les intervenants concernés de la Commission, ont permis de tirer les constats suivants en vue de l’actualiser.

- Considérant que deux cycles d’audits et de rencontres avec un commissaire ont été effectués, ainsi que le contexte d’optimisation des ressources et des processus, il ne semble pas y avoir de valeur ajoutée à réaliser un nouveau processus d’audit complet. Il y aura toutefois lieu de vérifier la mise en œuvre des recommandations faites dans le cadre du deuxième processus d’audit.
- Considérant que la politique d’évaluation requiert un suivi et des interventions de la Commission pour pallier l’absence de seuils d’implication dans les accidents, il y a lieu de centrer davantage le mécanisme sur le suivi des données et des indicateurs d’accidents, et plus largement sur l’ensemble des aspects relatifs aux accidents des sociétés.

## 12.1. Proposition pour l'actualisation du mécanisme

À partir des constats et des orientations qui se dégagent des consultations, la démarche suivante, élaborée de concert avec les intervenants concernés, est proposée pour la suite du mécanisme.

Les principes

- La cohérence avec les dispositions de la politique d'évaluation

Le mécanisme vise à répondre de façon cohérente aux dispositions particulières relatives aux sociétés de transport en commun de la politique d'évaluation qui concernent la Commission, et ce, en complémentarité avec les autres interventions gouvernementales.

- L'optimisation de l'efficacité et de l'efficience

Dans un contexte d'optimisation des ressources et des façons de faire, les mesures et les moyens pour atteindre les objectifs sont établis dans un souci d'en diminuer les impacts sur la Commission et les sociétés.

- Une approche personnalisée selon les besoins des sociétés

L'approche préconisée prévoit, le cas échéant, de proposer des interventions personnalisées en fonction des besoins propres des sociétés.

L'objectif général du mécanisme est d'accroître la sécurité routière des sociétés de transport en commun.

Le mécanisme comprend deux volets :

- le suivi des recommandations du deuxième processus d'audit;
- le suivi du bilan routier et des aspects relatifs aux accidents.

Les suivis et les interventions en lien avec les deux volets du mécanisme s'échelonneront sur une période de trois ans. Une nouvelle révision sera faite par la suite.

### ▪ **Le suivi des recommandations du deuxième processus d'audit**

Objectif

Soutenir le respect des obligations réglementaires et l'amélioration des pratiques de gestion de la sécurité routière des sociétés de transport en commun.

## Moyens

- La vérification de la mise en œuvre par les sociétés des recommandations faites dans le cadre du deuxième cycle d’audits.

Les audits et les rencontres avec le commissaire se sont déroulés entre 2012 et 2017. Au total, 131 recommandations ont été faites, à savoir 121 par l’inspecteur dans les rapports d’audit sous la désignation « améliorations souhaitables », et 10 par le commissaire lors des rencontres avec les représentants des sociétés.

Le Service de l’inspection et des permis effectuera la vérification des recommandations selon les modalités qu’il déterminera (vérification en entreprise, demande de documents, etc.).

Les résultats de la vérification seront présentés dans un rapport pour chaque société. Ces résultats seront transmis aux sociétés et serviront à documenter leur dossier dans le cadre du mécanisme.

Le Service de l’inspection et des permis et des permis établira un calendrier de planification des vérifications.

### ▪ **Le suivi du bilan routier et des aspects relatifs aux accidents**

#### Objectif

Suivre l’évolution du bilan routier et des aspects relatifs aux accidents des sociétés, et intervenir auprès de celles qui présentent un risque élevé en matière de sécurité routière.

#### Moyens

- Le suivi du bilan routier et des indicateurs d’accidents.

Depuis 2013, la Commission effectue un examen des données et des indicateurs d’accidents de chaque société tous les six mois, suivant la compilation de données des états de dossiers, ainsi que des données sur le kilométrage parcouru et les heures de service fournies par les sociétés.

Les principaux résultats de cet examen sont présentés aux sociétés dans un rapport, qui comprend :

- une section commune à toutes les sociétés, qui présente un bilan des données des sociétés pour la période couverte par l’état de dossier;
- une section spécifique à chaque société, qui présente un bilan de l’évolution des données et des indicateurs d’accidents de la société.

Il y a lieu de poursuivre le suivi périodique des données et des indicateurs d'accidents pour l'ensemble des sociétés, qui est requis par la SAAQ. Le suivi et le contenu des rapports seront revus afin notamment d'en optimiser l'efficacité.

Ces rapports sont produits par une ressource de l'équipe du développement stratégique et seront dorénavant accessibles au Service de l'inspection et des permis.

– L'identification des sociétés à risque

Les données sur l'évolution des statistiques sur les accidents contenues dans les rapports de suivi du bilan routier, les constats et les recommandations du dernier processus d'audit, ainsi que les résultats de la vérification des recommandations offrent un portrait d'ensemble du bilan routier et du comportement de chaque société.

L'examen de l'ensemble de ces données et des informations permettront au Service de l'inspection et des permis de cibler des sociétés pour lesquelles il y a lieu de documenter davantage des situations problématiques en matière de sécurité routière.

– Les interventions

Trois niveaux d'intervention gradués sont proposés pour accompagner les sociétés lorsqu'une situation problématique particulière est observée en matière de sécurité routière. Les deux premiers niveaux concernent des interventions de nature administrative effectuées par le Service de l'inspection et des permis. Le troisième niveau implique l'intervention d'un commissaire.

*Premier niveau d'intervention*

À la lumière des résultats de l'exercice d'identification des sociétés susceptibles de présenter un risque, le Service de l'inspection et des permis demandera des renseignements ou des documents additionnels aux sociétés ciblées. Par exemple, il peut y avoir des liens entre les accidents survenus et l'état mécanique des véhicules, d'où la pertinence de documenter les aspects relatifs à l'entretien. Le Service de l'inspection et des permis pourra également demander des renseignements sur les types d'accidents ou sur les causes d'une dégradation du bilan routier.

*Deuxième niveau d'intervention*

Le cas échéant, le Service de l'inspection pourra convenir avec les sociétés ciblées d'effectuer des interventions dont la nature sera établie en fonction des besoins. Ces interventions se situent dans une approche d'accompagnement des sociétés visant à améliorer une ou des situations problématiques liées à la sécurité routière. Par exemple, le Service de l'inspection et des permis peut se doter d'outils d'analyse des accidents qu'il pourra proposer à une société pour améliorer son bilan routier.

Dans l'éventualité où une visite en entreprise serait prévue dans le cadre de ce suivi, il serait possible par la même occasion d'y effectuer la vérification des recommandations du rapport d'audit. Le Service de l'inspection et des permis établira un calendrier de planification des interventions.

#### *Troisième niveau d'intervention*

L'intervention d'une ou d'un commissaire<sup>5</sup> sera envisagée dans les cas où les vérifications et les interventions du Service de l'inspection ne donneraient pas de résultats satisfaisants et où le bilan routier paraîtrait potentiellement à risque. Une détérioration importante et soutenue du bilan routier, et des taux d'accidents particulièrement élevés constituent des indices pour estimer qu'une société est potentiellement à risque. Les interventions de la ou du commissaire désigné dans le cadre du mécanisme ne sont pas de nature coercitive, comme c'est le cas pour le processus quasi judiciaire des vérifications de comportement. Cela étant, son titre lui confère une autorité morale susceptible d'avoir une influence déterminante auprès des sociétés qui se retrouveraient à ce niveau d'intervention.

#### *Vérification de comportement*

De façon ultime, il y aura lieu d'évaluer l'opportunité d'intervenir suivant le processus formel de vérification du comportement. Dans ce cas, le service de l'inspection et des permis fera une demande de vérification dans le SIM, qui sera prise en charge par la Direction des affaires juridiques (DAJ). Le cas échéant, une ou un commissaire différent de celui qui est désigné au sein de ce mécanisme évaluera le comportement d'une société lors d'une audience.

Le Service de l'inspection et des permis et les commissaires définiront les démarches relevant de leurs responsabilités. Une procédure d'appréciation graduée pourra également être établie pour les guider dans leurs démarches. Le service de l'inspection et des permis et le ou les commissaires conviendront de la marche à suivre pour l'articulation des niveaux d'intervention.

---

5. Trois commissaires ont été désignés pour la suite du mécanisme.

## Tableau-synthèse des interventions

Interventions	Responsable(s)
<b>Le suivi des recommandations du deuxième processus d'audit</b>	
Vérification de la mise en œuvre par les sociétés des recommandations faites dans le cadre du deuxième cycle d'audits	Service de l'inspection et des permis (SIP)
<b>Le suivi du bilan routier et des aspects relatifs aux accidents</b>	
Suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents (rapports du bilan routier)	Ressource de l'équipe du développement stratégique
Identification des sociétés à risque	SIP
Premier niveau d'intervention	SIP
Deuxième niveau d'intervention	SIP
Troisième niveau d'intervention	Commissaire
Vérification de comportement	SIP, Direction des affaires juridiques, commissaire différent du commissaire désigné dans le cadre du mécanisme

## **ANNEXE**

### **Modèle de questionnaire de consultation des sociétés de transport en commun**

## Société de transport

*Février 2019*

## INTRODUCTION

La Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds a établi un processus d'évaluation et d'intervention particulier pour les sociétés de transport en commun (sociétés). Ce processus prévoit que la Commission des transports du Québec (Commission) analyse périodiquement les dossiers des sociétés, ainsi que divers indicateurs relatifs à leur implication dans les accidents, afin de suivre l'évolution de leur bilan d'accidents routiers. Elle peut intervenir auprès de celles qui, selon son appréciation, présentent un risque élevé en matière de sécurité routière.

Afin de donner suite à ces dispositions de la politique, la Commission a mis en place en 2004, en collaboration avec l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), un mécanisme de suivi du comportement des sociétés, qui comprend deux volets :

- le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière, qui inclut un audit de sécurité et une rencontre avec un commissaire pour chaque société;
- un suivi de l'évolution du bilan routier et des indicateurs relatifs à l'implication dans les accidents.

Une première révision du mécanisme a été effectuée par la Commission en 2009-2010, à la suite du premier cycle d'audits. Le mécanisme a été maintenu, en y apportant des ajustements, notamment le développement du volet du suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents. À cette fin, depuis 2013, la Commission effectue tous les six mois un examen des données et des indicateurs d'accidents des sociétés, et en présente les principaux résultats dans un rapport de suivi.

La Commission a entrepris une nouvelle révision du mécanisme à la suite du deuxième cycle d'audits, qui s'est déroulé entre 2012 et 2017, en vue de l'actualiser. Il est notamment prévu d'évaluer les résultats, les effets, l'efficacité et la pertinence des deux volets du mécanisme. Comme lors de la première révision, la Commission consulte les sociétés de transport au moyen d'un questionnaire afin de connaître leur appréciation du mécanisme.

## PRÉCISIONS SUR LE QUESTIONNAIRE

Le questionnaire comporte deux grandes parties en lien avec les deux volets du mécanisme. La première comprend une section personnalisée pour chaque société, qui reprend les propositions d'amélioration que la Commission a faites à votre société dans le cadre de l'audit, afin d'évaluer dans quelle mesure ces propositions ont été mises en œuvre.

Ce formulaire comprend des cases à cocher, ainsi que des zones de texte, indiquées par des espaces grisés ou des espaces où il est écrit « Cliquez ici pour ajouter du texte ». Ces espaces permettent de saisir autant de texte que nécessaire. La plupart des questions qui offrent un choix de réponses permettent également d'apporter des commentaires ou des précisions au besoin.

Pour toute question à ce sujet, vous pouvez communiquer avec Joanne St-Laurent :

Veuillez transmettre le questionnaire dûment rempli au plus tard le 31 mars 2019 à l'adresse courriel indiquée ci-dessus.

## COORDONNÉES DE LA SOCIÉTÉ

**Nom de la société :**

**Nom du répondant :**

**Fonction :**

**Numéro de téléphone :**

## LE SUIVI RELATIF À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière comprend l'**audit de sécurité** routière et la **rencontre avec un commissaire**.

### Les impacts

Diverses personnes de votre organisation ont consacré des efforts en lien avec l'audit de sécurité et la rencontre avec le commissaire. Cette section vise à estimer les impacts en temps investi pour votre société pour les principales étapes du suivi :

- La préparation de l'audit. Cette étape inclut la production d'informations demandées par la Commission préalablement à l'audit.
- La réalisation de l'audit. Il s'agit des efforts et des activités réalisés lors de la visite de l'inspecteur de la Commission.
- Les travaux post-audit et la rencontre avec le commissaire. Ces travaux comprennent le suivi de l'audit (étude du rapport, formulation de commentaires sur le rapport), ainsi que ceux liés à la rencontre avec le commissaire (préparation de la rencontre, rencontre, formulation de commentaires dans le procès-verbal).

### 1.1 Votre société a-t-elle estimé le nombre de jours-personnes consacrés aux activités de l'ensemble ou de certaines de ces étapes?

Oui  Non  Ne sais pas

**Si oui, à combien votre société estime-t-elle le nombre de jours-personnes consacrés :**

- à la préparation de l'audit :            jours-personnes?
- à la réalisation de l'audit :            jours-personnes?
- aux travaux post-audit et à la rencontre avec le commissaire :            jours-personnes?
- à l'ensemble de ces activités :            jours-personnes?

## L'appréciation des bénéfices

Les questions du tableau suivant visent à connaître l'appréciation de votre société des bénéfices du suivi relatif à la gestion de la sécurité routière selon différents aspects de la sécurité.

---

1.2 Le suivi a-t-il contribué à :	Beaucoup	Un peu	Non	Ne sais pas
a) sensibiliser davantage les dirigeants de votre société à l'importance d'avoir en place des moyens pour gérer la sécurité-?   Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) sensibiliser davantage le personnel à l'importance de respecter les procédures relatives à la sécurité routière mises en place par votre société-?   Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) améliorer le respect des règles de la circulation-?   Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) effectuer un meilleur suivi des événements inscrits au dossier de comportement de votre société-?   Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) améliorer la connaissance des obligations réglementaires et la conformité relatives à l'état mécanique de vos véhicules (ronde de sécurité, entretien obligatoire, etc.)-?   Précisions :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

---

### 1.3 Le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière a-t-il engendré d'autres bénéfices ou effets positifs pour votre société, et, si oui, lesquels?

Oui  Non  Ne sais pas

Précisions :

## La mise en œuvre des propositions d'amélioration

Lors de l'établissement du mécanisme de suivi des sociétés de transport en commun, les représentants des sociétés ont exprimé leur souhait d'être informés des aspects qui pourraient être renforcés dans un but d'amélioration continue des pratiques en matière de sécurité routière.

À cette fin, des améliorations sont proposées par l'inspecteur au rapport d'audit. Le cas échéant, des recommandations sont également formulées par le commissaire lors de la rencontre avec les représentants de la société, et énoncées au procès-verbal de la rencontre.

La présente section vise à évaluer dans quelle mesure votre société a donné suite aux améliorations ou aux recommandations proposées par la Commission, qui sont reproduites ci-après.

### **1.4 Pour chaque proposition d'amélioration, veuillez indiquer si elle a été mise en œuvre, au moyen du choix de réponses proposé. Vous pouvez également y ajouter des précisions ou des commentaires.**

*Chacune des « améliorations souhaitables » ou recommandations est énoncée, suivie des choix de réponses suivants et d'un espace pour ajouter des précisions.*

Entièrement réalisé  Réalisé en partie  En cours de réalisation  Non réalisé

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

## Suggestions concernant le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière

### **1.5 Votre société a fait l'objet de deux audits et de rencontres avec un commissaire. Avez-vous des suggestions en vue d'améliorer ou de faire évoluer le suivi relatif à la gestion de la sécurité routière?**

Oui  Non

Suggestions : Cliquez ici pour ajouter du texte

## LE SUIVI DU BILAN ROUTIER ET DES INDICATEURS D'IMPLICATION DANS LES ACCIDENTS

Ce volet du suivi du comportement des sociétés de transport en commun a été mis en œuvre en 2013. La Commission effectue un examen de l'évolution du bilan routier des sociétés deux fois par année, à partir des données des dossiers de la SAAQ et de celles fournies par les sociétés sur le kilométrage parcouru et les heures de service. Elle en présente les principaux résultats dans un rapport personnalisé pour chaque société. Onze rapports ont été produits depuis 2013.

La Commission transmet les rapports de suivi à l'ATUQ, habituellement en juin et en décembre. Ces rapports ont été rendus accessibles aux sociétés sur le forum de l'ATUQ par un accès aux répondants du comité Sécurité jusqu'en 2017. Depuis juin 2018, la Commission transmet directement les rapports par courriel aux répondants du comité Sécurité et, s'il y a lieu, à d'autres répondants désignés par les sociétés.

**2.1 Le répondant transmet-il les rapports à d'autres membres du personnel concernés par la gestion de la sécurité routière de votre société?**

Toujours ou habituellement

Parfois

Rarement

Jamais

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

Les rapports de suivi comprennent deux sections :

- une section commune à toutes les sociétés, qui présente un bilan d'ensemble des données d'accidents des sociétés pour la période couverte par les états de dossier reçus de la SAAQ;
- une section spécifique à chaque société, qui présente un bilan de l'évolution des données d'accidents de la société dans le temps.

**2.2 Le répondant du comité Sécurité prend-il connaissance des rapports?**

Toujours ou habituellement

Parfois

Rarement

Jamais

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

**2.3 Outre le répondant, d'autres membres du personnel concernés par la gestion de la sécurité routière de votre société prennent-ils connaissance des rapports ou sont-ils informés de leurs résultats?**

Oui  Non

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

**Si vous avez répondu « Jamais » à la question 2.2 et « Non » à la question 2.3, vous n'avez pas à répondre aux questions restantes.**

**2.4 Les données et les indicateurs d'accidents du rapport, ainsi que leur présentation (tableaux, graphiques), sont-ils utiles pour suivre l'évolution du bilan routier de votre société?**

Beaucoup

Un peu

Non

Ne sais pas

**2.5 S'il y a lieu, dans quelle mesure votre société prend-elle en compte les données et la présentation :**

- **de la section commune du rapport?**

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

- **de la section spécifique du rapport?**

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

**2.6 Globalement, les rapports contribuent-ils à sensibiliser votre société à l'amélioration de son bilan routier?**

Beaucoup

Un peu

Non

Ne sais pas

Précisions : Cliquez ici pour ajouter du texte

**2.7 Le suivi du bilan routier et des indicateurs d'accidents a été mis en œuvre en 2013 pour donner suite aux dispositions de la politique d'évaluation relatives aux sociétés de transport en commun. Avez-vous des suggestions en vue d'améliorer ou de faire évoluer ce suivi, notamment en ce qui concerne le contenu ou la présentation du rapport?**

Oui  Non

Suggestions : Cliquez ici pour ajouter du texte