



# PLAN TRIENNAL 2003-2005



Contrôle routier Québec



Société de l'assurance  
automobile

Québec 

# **PLAN TRIENNAL 2003-2005**

Contrôle routier Québec

Des copies supplémentaires de ce document sont disponibles à l'adresse suivante :

Vice-présidence au contrôle routier

Service de la planification et du contrôle des ressources

Société de l'assurance automobile du Québec

C.P. 19600

333, boul. Jean-Lesage, S-1-38

Québec (Québec) G1K 8J6

Internet : [www.saaq.gouv.qc.ca](http://www.saaq.gouv.qc.ca)

Édité par la Direction des communications

Société de l'assurance automobile du Québec

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 2003

ISBN 2-550-40760-1

Dans ce document, le genre masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes lorsque le contexte s'y prête.

Janvier 2003

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	• <b>Introduction</b> .....	5
<b>2</b>	• <b>Contrôle routier Québec</b> .....	7
	2.1 Présentation.....	7
	2.2 Mission et mandats.....	7
	2.2.1 <i>Mission</i> .....	7
	2.2.2 <i>Mandats</i> .....	8
	2.3 Clientèles et partenaires.....	8
	2.3.1 <i>Clientèles</i> .....	8
	2.3.2 <i>Partenaires</i> .....	8
	2.4 Produits et services.....	9
	2.5 Organisation administrative.....	9
<b>3</b>	• <b>Environnement d'affaires en contrôle routier et enjeux</b> .....	11
	3.1 Tendances de la société.....	11
	3.1.1 <i>Contexte économique</i> .....	11
	3.1.2 <i>La sécurité dans les transports</i> .....	11
	3.1.3 <i>Le contexte environnemental</i> .....	13
	3.1.4 <i>Innovations technologiques</i> .....	14
	3.1.5 <i>Développement du réseau routier québécois</i> .....	14
	3.2 Environnement immédiat.....	14
	3.3 Environnement interne.....	16
<b>4</b>	• <b>Énoncé des orientations stratégiques</b> .....	17
<b>5</b>	• <b>Conclusion</b> .....	22
	ANNEXE 1 : Lexique.....	23
	ANNEXE 2 : Synthèse des orientations.....	24

## 1

## INTRODUCTION



C'est avec grand plaisir que je vous invite à prendre connaissance du *Plan triennal 2003-2005* de Contrôle routier Québec. En 2002, l'agence avait défini des orientations stratégiques pour les trois années à venir. Les orientations et les indicateurs qui s'y rattachent ont été actualisés à la lumière de l'expérience acquise.

Nous poursuivons nos efforts de façon soutenue afin d'atteindre les objectifs stratégiques gouvernementaux en matière de contrôle routier, soit l'amélioration de la sécurité des usagers de la route et celle des véhicules de transport de personnes et de marchandises, la protection du réseau routier québécois et l'équité concurrentielle entre les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. La réalisation de ces objectifs sous-tend de nombreux défis pour les années à venir. Aussi, entendons-nous, plus que jamais, travailler de concert avec notre clientèle et nos partenaires, et être plus présents dans les différentes régions que nous desservons.

Le *Plan triennal 2003-2005* tient compte de l'évolution du contexte et des changements qui s'opèrent dans l'organisation. Ce document présente notre mission et les tendances en transport routier qui façonnent l'environnement dans lequel nous évoluerons au cours des trois prochaines années. Il définit également les orientations, les axes d'intervention et les objectifs stratégiques devant guider la réalisation de nos interventions. Ce plan vise à mieux servir notre clientèle, les citoyens et les entreprises, et à centrer nos interventions sur l'essentiel de notre mission.

Finalement, j'ai confiance que les orientations retenues ainsi que les stratégies mises de l'avant afin d'atteindre les objectifs fixés nous permettront d'améliorer la performance de l'organisation.

Le vice-président au contrôle routier

LOUIS CÔTÉ

## 2

## CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC

**•... 2.1 PRÉSENTATION**

Contrôle routier Québec est une agence rattachée à la SAAQ qui, elle-même, relève du ministre des Transports du Québec. Sa responsabilité consiste à contrôler, au Québec, le transport routier des personnes et des marchandises. L'agence est donc responsable du contrôle de l'application des lois, énumérées ci-après, et de leurs règlements.

- le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2);
- la Loi sur les transports (chapitre T-12);
- la Loi concernant les services de transport par taxi (2001, chapitre 15);
- la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (1998, chapitre 40);
- la Loi concernant la taxe sur les carburants (chapitre T-1);
- la Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales [L.R.C. (1985), ch. 29 (3<sup>e</sup> suppl.)].

Les contrôles s'effectuent à l'occasion des vérifications sur route et des inspections en entreprise.

**•... 2.2 MISSION ET MANDATS****•... 2.2.1 Mission**

La mission de Contrôle routier Québec consiste à contrôler l'application, sur route et en entreprise, des lois et des règlements régissant l'industrie du transport des personnes et des marchandises. De plus, compte tenu de sa structure régionalisée et de son expertise, la SAAQ lui a confié le mandat du contrôle du réseau de mandataires en vérification mécanique et celui de la mise en place, du suivi et du contrôle du Programme d'entretien préventif (PEP) visant la conformité mécanique des véhicules.

De telles responsabilités contribuent à l'atteinte des objectifs gouvernementaux suivants, en matière de contrôle du transport routier :

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

L'agence assume sa mission de contrôler l'application des lois touchant le transport routier en collaboration et en complémentarité avec la Sûreté du Québec et les divers services policiers municipaux.

### •... 2.2.2 Mandats

Pour réaliser sa mission et contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernementaux, Contrôle routier Québec a reçu le mandat de vérifier que, sur l'ensemble du territoire québécois, les normes afférentes au transport de personnes et de marchandises sont respectées par les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, par leurs conducteurs et les autres intervenants visés (expéditeurs, courtiers en transport, etc.), ainsi que par les taxis.

De plus, la SAAQ lui a confié des mandats supplémentaires, dont celui d'assurer la mise en place, le suivi et le contrôle du réseau de mandataires en vérification mécanique contre rémunération, ainsi que celui du PEP.

## •... 2.3 CLIENTÈLES ET PARTENAIRES

### •... 2.3.1 Clientèles

Le mandat de vérifier le respect des normes touchant l'industrie du transport, de même que ceux confiés par la SAAQ à son agence, traduisent l'expression de la volonté d'un ensemble de personnes et d'organismes qui motivent, orientent et appuient le gouvernement dans ses actions. Ces personnes hautement intéressées par les activités de contrôle tirent avantage de l'application des lois et des règlements visant la sécurité du transport des personnes et des marchandises et constituent une clientèle à laquelle l'agence se sent également redevable. Il s'agit de :

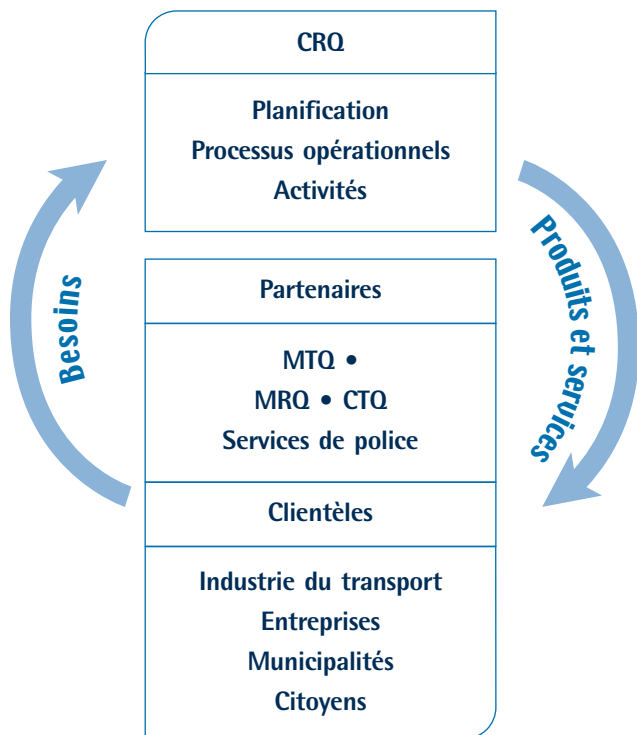
- l'industrie du transport, dont les associations;
- les entreprises et citoyens qui utilisent les services de transport routier;
- les municipalités.

### •... 2.3.2 Partenaires

Le gouvernement, par l'entremise de la SAAQ, confie des mandats à l'agence, qui répond aux besoins de ses partenaires, soit :

- le ministère des Transports (MTQ);
- le ministère du Revenu du Québec (MRQ);
- la Commission des transports (CTQ);
- la Sûreté du Québec et les services municipaux de police.

Le diagramme suivant illustre les interrelations entre Contrôle routier Québec et ses divers groupes de clientèles et partenaires.



L'agence peut aussi compter sur un autre collaborateur important, soit la Vice-présidence à la sécurité routière de la SAAQ.

## •... 2.4 PRODUITS ET SERVICES

Contrôle routier Québec offre les services décrits ci-dessous. Pour connaître en détail les produits se rapportant à chacun de ces services, le lecteur peut consulter l'annexe 1.

**Le contrôle sur route** consiste à s'assurer que, sur les routes du Québec, les transporteurs routiers respectent les lois et les règlements qui les régissent. Les contrôles sur route sont effectués selon les particularités de chaque région.

Les produits se rattachant au contrôle sur route sont : le rapport d'intervention, le constat d'infraction, le certificat de vérification mécanique (CVM), le certificat d'immatriculation temporaire, le certificat restreint (taxe sur les carburants) et la conformité du véhicule.

**Le contrôle en entreprise** consiste à inspecter les entreprises assujetties aux lois et règlements afin de vérifier si elles les respectent et à prendre les mesures appropriées dans les cas d'infraction. Les inspections sont faites d'après un programme de visites planifiées sur la base de critères comme le secteur d'activité, la taille de l'entreprise, les interventions sur route et la délinquance. Des enquêtes peuvent également être effectuées à la suite de dénonciations.

Un sommaire d'inspection fait foi du contrôle en entreprise.

**Le contrôle du réseau des mandataires en vérification mécanique** consiste à vérifier la qualité de la prestation des services offerts par les mandataires. Des contrôles visent également à évaluer la conformité à la réglementation des véhicules soumis aux mandataires pour inspection.

Le certificat de vérification mécanique (CVM) et le rapport de contrôle peuvent être délivrés au moment du contrôle du réseau des mandataires en vérification mécanique.

**Le contrôle du Programme d'entretien préventif (PEP)** consiste, dans un premier temps, à délivrer une attestation aux entreprises désirant adhérer au programme et, par la suite, à vérifier si elles respectent les normes du programme.

Les produits se rattachant au contrôle du PEP sont l'attestation et le rapport de contrôle.

Enfin, l'agence offre des **services d'expertise** et de **transmission d'information** qui sont requis par les partenaires.

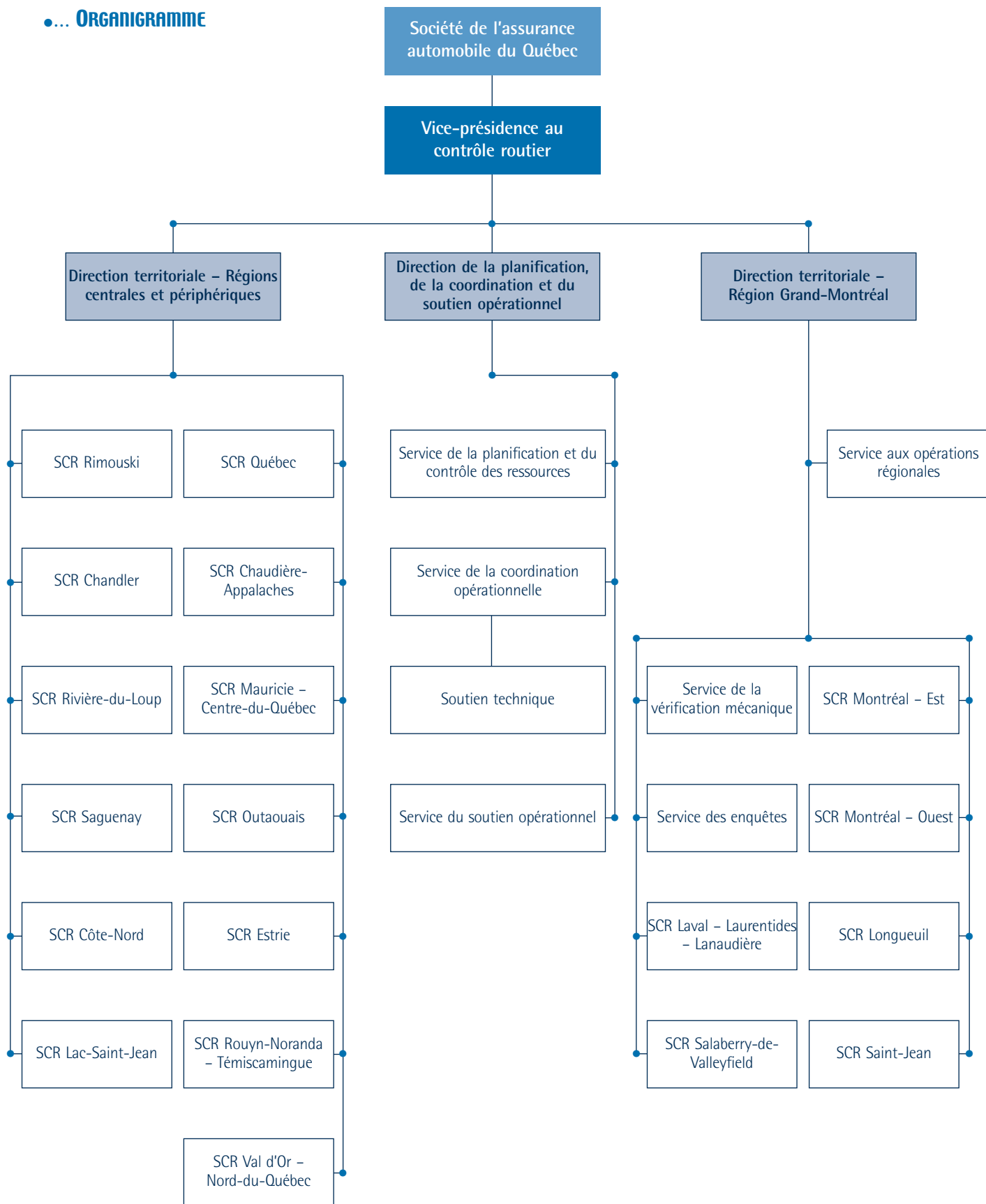
## •... 2.5 ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Afin de fournir ses services avec le maximum d'efficacité et de concertation, l'agence se compose de trois directions qui relèvent du vice-président au contrôle routier de la SAAQ, à savoir :

- la Direction de la planification, de la coordination et du soutien opérationnel;
- la Direction territoriale – Région Grand-Montréal;
- la Direction territoriale – Régions centrales et périphériques.



•... ORGANIGRAMME



## ENVIRONNEMENT D’AFFAIRES EN CONTRÔLE ROUTIER ET ENJEUX

Afin de déterminer ses choix stratégiques, Contrôle routier Québec a procédé à l’examen des tendances de la société sur un horizon de quelques années. De plus, elle a évalué son contexte immédiat et interne.

### •... 3.1 TENDANCES DE LA SOCIÉTÉ

#### •... 3.1.1 Contexte économique

Le développement économique du Québec est largement tributaire de son commerce extérieur. À cet égard, le camionnage demeure le mode de transport privilégié pour les échanges de biens avec le reste de l’Amérique du Nord. La prépondérance de ce mode de transport dans nos échanges commerciaux avec le reste du continent est très nette : 70 % des exportations du Canada vers les États-Unis ont été faites par camion en 2001<sup>1</sup>.

La mondialisation des marchés accroît la concurrence dans l’industrie du transport et entraîne une rationalisation de leur production, de leur processus d’approvisionnement et de distribution. Elle exige désormais des services de transport plus rapides, souples et fiables. Même si ces caractéristiques favorisent l’industrie du camionnage, celle-ci doit s’adapter, être plus flexible et innover, notamment sur le plan des technologies de l’information, pour demeurer concurrentielle. Au Québec, cette industrie doit se transformer non seulement pour mieux répondre aux besoins des expéditeurs, mais aussi pour maintenir sa part de

marché parmi les transporteurs canadiens et américains. Pour y parvenir, elle devra adopter des technologies compatibles avec celles qui sont utilisées sur le reste du continent, comme les systèmes de transport intelligents, en vue de mieux se positionner dans les grands corridors de commerce nord-américains.

La rationalisation du réseau ferroviaire canadien a entraîné l’abandon de certaines lignes tandis que d’autres ont été cédées. Cette démarche des grandes compagnies de chemin de fer a des conséquences sur la quantité des marchandises transportées par camion, qui a évidemment augmenté. Ce recours plus fréquent au camionnage augmente le trafic routier, a une incidence sur la sécurité, entraîne une accélération de la détérioration du réseau routier et contribue à l’augmentation des gaz à effet de serre.

#### •... 3.1.2 La sécurité dans les transports

Contrôle routier Québec, la Société de l’assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et le ministère des Transports du Québec partagent la volonté d’améliorer la sécurité routière en diminuant le nombre de décès et de blessés graves au cours des prochaines années.

1. CYBERPRESSE, *Le camionnage transfrontalier va mieux mais l’industrie demeure inquiète*, [www.cyberpresse.ca/reseau/economie/0109/eco\\_101090018995.html](http://www.cyberpresse.ca/reseau/economie/0109/eco_101090018995.html) (Page consultée le 6 janvier 2003).

Le taux de victimes d'accidents mortels impliquant des camions lourds et des tracteurs routiers, calculé sur la base de 10 000 véhicules en circulation, a diminué de 1993 à 2001 passant de 15,3 à 10,5, alors que le taux de victimes d'accidents gravement blessées, calculé sur la même base, est passé de 35,2 à 37,4 (figure 1).

Le taux de victimes d'accidents impliquant au moins un autobus pour 10 000 autobus en circulation a diminué entre 1993 et 2001 (figure 2). Ce même taux de victimes d'accidents démontre une tendance à la stabilisation pour les blessés graves entre 1999 et 2001. Le taux de victimes d'accidents mortels, en 1999, était à son plus bas soit 6,4. Il atteignait 10,9 en 2001.

La figure 3 montre une diminution du taux de victimes décédées et blessées gravement entre 1993 et 2001 pour le transport en taxi. On constate une amélioration significative du taux de blessés graves, passant de 95,7 à 79,5.

Il importe de souligner que les répercussions des événements du 11 septembre 2001 se font encore sentir aujourd'hui aux frontières du Canada et des États-Unis. Les activités transfrontalières de camionnage sont durement touchées. Les mesures accrues de sécurité aux postes frontaliers ont de toute évidence un impact direct sur ce qu'il en coûte pour « faire des affaires » : l'augmentation du temps d'attente avant de traverser la frontière et les contrôles accrues engendrent des coûts supplémentaires pour les transporteurs.

FIGURE 1

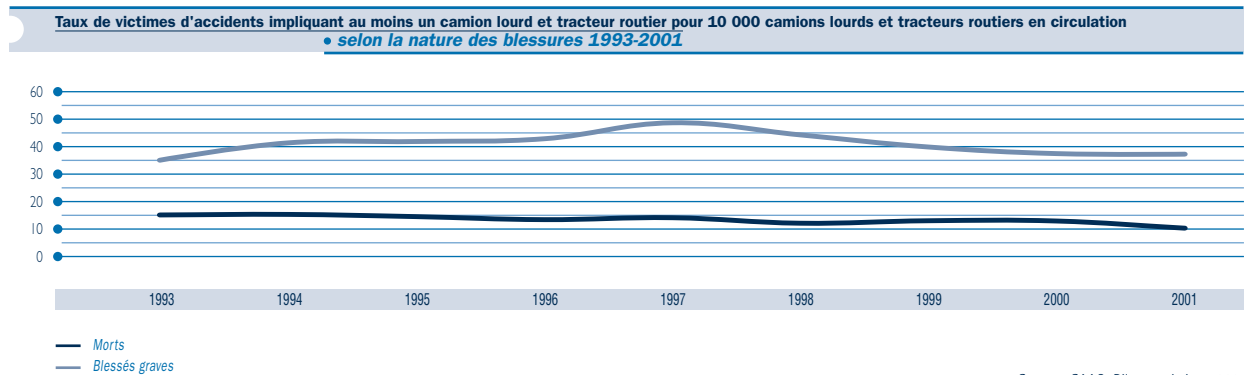


FIGURE 2

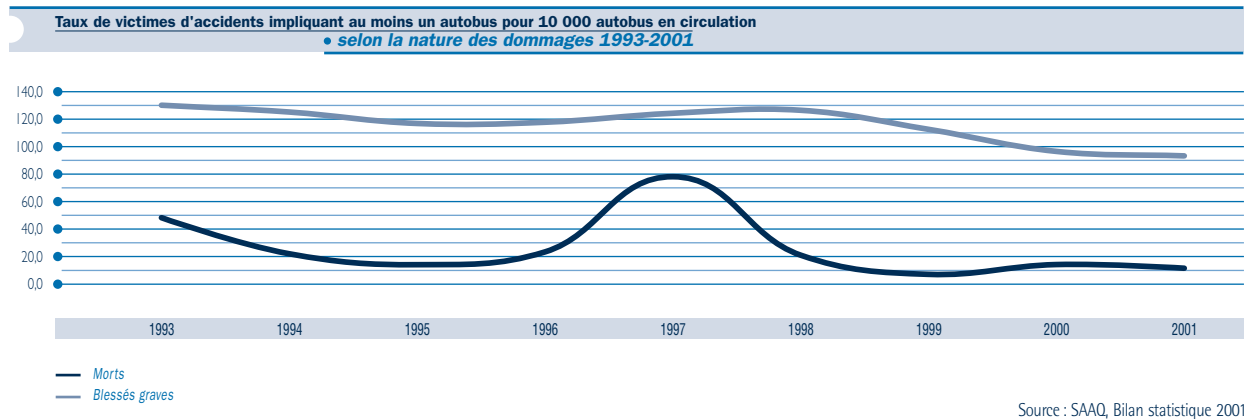
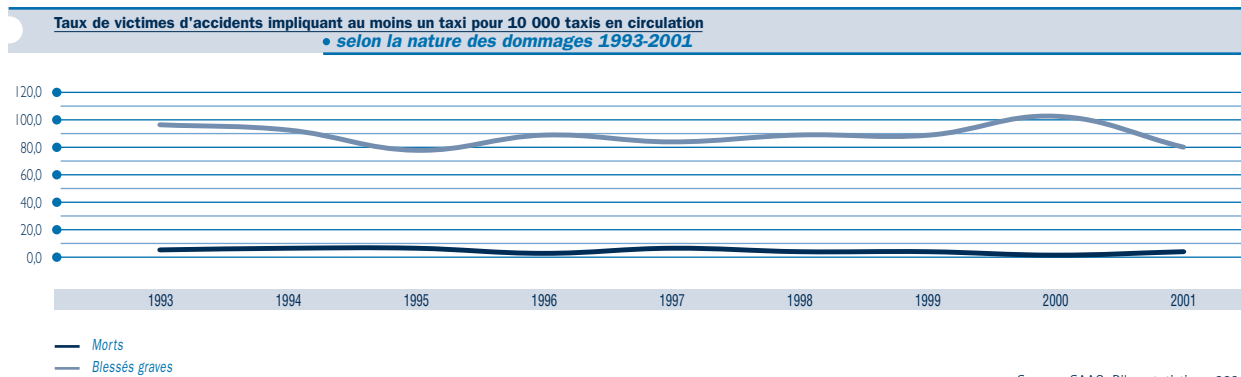


FIGURE 3



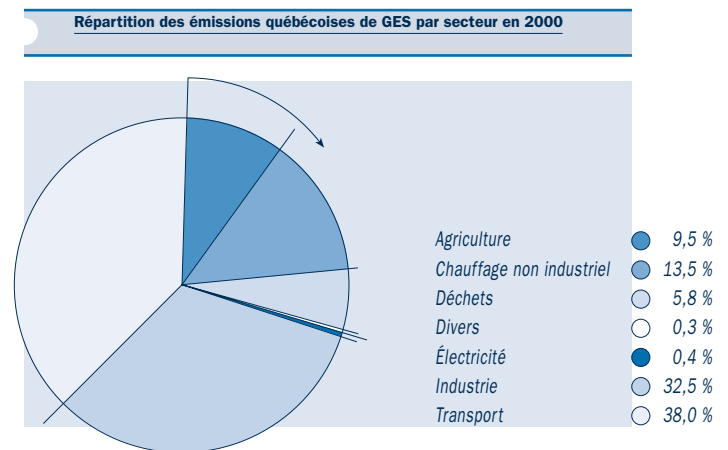
Une autre conséquence des événements du 11 septembre est que les dirigeants des entreprises de transport de matières dangereuses doivent se familiariser avec le nouveau Règlement sur le transport des matières dangereuses, entré en vigueur le 15 août 2002, et s'initier à des mesures de sécurité destinées à faire échec au terrorisme. Le camionnage transfrontalier<sup>2</sup> de matières dangereuses demeure très étroitement contrôlé.

•... 3.1.3 Le contexte environnemental

Entre 1990 et 2000, les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec ont crû de 2,3 %. Pendant cette même période, la population québécoise a augmenté de 6 %, le PIB de 26 % et la consommation d'énergie provenant des combustibles fossiles (essence, diesel, propane, gaz naturel, huile lourde, etc.), de 7 %.

Les transports sont la cause de 38 % des rejets atmosphériques des GES (figure 4). Ce secteur est l'une des principales sources de l'augmentation des GES au Québec entre 1990 et 2000. Au cours de cette décennie, les émissions du secteur des transports ont progressé de 14,5 %. Les transports sont aussi une source importante de bruit, de pollution de l'air, de l'eau et du sol. Ils ont également un effet important sur le milieu et la qualité de vie.

FIGURE 4



Source : ministère de l'Environnement du Québec, Inventaire québécois des gaz à effet de serre 1990-2000

2. CYBERPRESSE, *Le camionnage transfrontalier va mieux mais l'industrie demeure inquiète*, [www.cyberpresse.ca/reseau/economie/0109/eco\\_101090018995.html](http://www.cyberpresse.ca/reseau/economie/0109/eco_101090018995.html) (Page consultée le 6 janvier 2003).

Cette hausse serait en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de camions légers et lourds sur le réseau routier québécois. Le nombre de camions légers a presque doublé de 1990 à 2001, passant de 630 000 à près de 1 100 000, alors qu'en 2001 le nombre de véhicules lourds est 1,1 fois plus élevé qu'en 1990, passant de 99 000 à 110 000.

Le gouvernement du Québec s'est doté d'un plan d'action québécois sur les changements climatiques, dans lequel les transports occupent une place prépondérante. Un des objectifs que le gouvernement du Québec s'est fixés à l'égard du transport est de réduire les émissions des véhicules légers et lourds qui circulent sur le réseau. Pour y parvenir, il élabore un programme afin que les systèmes antipollution des véhicules restent performants. Il y aura ainsi des effets positifs sur la qualité de l'air et sur la santé des Québécoises et des Québécois. Ce plan vise également à implanter un projet-pilote de formation des conducteurs de camions et exploitants d'entreprises de camionnage.

Le Parlement canadien a ratifié l'accord de Kyoto le 16 décembre 2002. En signant cet accord, le Canada s'est engagé à réduire de 6 % les émissions de GES d'ici 2012 par rapport aux émissions de 1990.

#### •... 3.1.4 Innovations technologiques

Tout comme l'industrie du camionnage, le personnel affecté au contrôle routier doit être à l'affût des nouveautés en technologies. Notamment, les systèmes de transport intelligents, outils novateurs et efficaces pour améliorer les façons de faire traditionnelles, peuvent permettre l'échange d'information entre les systèmes informatiques, les logiciels et l'équipement sur le terrain, assurant ainsi aux contrôleurs une meilleure gestion et une meilleure utilisation des ressources.

#### •... 3.1.5 Développement du réseau routier québécois

Le réseau routier québécois actuel, construit majoritairement entre les années 1950 et 1970, montre des signes de vieillissement et, à certains endroits, répond difficilement aux besoins actuels. Afin d'assurer la pérennité du réseau et de répondre adéquatement à la croissance de la demande au cours des années à venir, le ministère des Transports du Québec a entrepris, en 2002-2003, le plus vaste chantier routier que le Québec ait vu depuis 30 ans.

Pour cette première année du plan de reconstruction devant s'étaler sur une période de 10 ans, ce sont des investissements de près de 1,4 milliard de dollars qui ont été consacrés par le gouvernement du Québec à la conservation et à l'amélioration des infrastructures routières dans toutes les régions du Québec. Ces travaux ont pour but de contribuer au maintien et au développement de l'activité économique d'une région ainsi qu'à la sécurité des usagers de la route.

#### •... 3.2 ENVIRONNEMENT IMMÉDIAT

Plusieurs facteurs de l'environnement immédiat de Contrôle routier Québec sont au cœur de ses préoccupations, notamment :

- **Une nouvelle version de la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*.** La version révisée de la politique est le résultat d'une concertation entre les partenaires gouvernementaux visés par l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et ceux de l'industrie du transport routier. Cette loi crée une conjoncture favorable à la sécurité routière par la prise de conscience des obligations qu'elle suscite chez les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

- **La mise en œuvre des recommandations de la Table de concertation gouvernement–industrie sur la sécurité des véhicules lourds.** La table prévoit des mesures coercitives, incitatives et éducatives pour l'amélioration de la sécurité routière. Mentionnons, à titre d'exemples, la reconnaissance de l'excellence en transport routier, des campagnes de sensibilisation auprès des conducteurs de véhicules lourds, un projet pilote de signalisation des véhicules lourds, une étude sur les causes d'accidents et la création d'outils pour accroître la compétence des conducteurs.
- **La mise en place d'un comité consultatif chargé de formuler des avis en matière de vision, d'orientations, de planification stratégique, d'objectifs et d'indicateurs de performance.** Ces avis permettent également d'améliorer les pratiques lors des opérations de l'agence. Le comité consultatif est composé d'individus représentant les différentes clientèles et les différents partenaires de l'agence, soit :
  - le vice-président au contrôle routier (président du comité);
  - un représentant du ministère des Transports du Québec;
  - un représentant du ministère du Revenu du Québec;
  - un représentant de la Vice-présidence à la sécurité routière de la SAAQ;
  - cinq représentants de l'industrie du transport de marchandises;
  - deux représentants de l'industrie du transport de personnes;
  - deux représentants des municipalités;
  - un représentant de la Commission des transports du Québec.
- **La mise en œuvre de la campagne d'information visant la protection du réseau routier québécois lors des périodes de dégel.** Par le fait même, les conducteurs sont informés qu'ils doivent limiter davantage les charges en période de dégel, ce qui réduira les infractions.
- **Mise en application d'outils par le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général.** Le Forum a mis en place des outils pour assurer l'harmonie dans l'industrie québécoise du camionnage général soit : le contrat type, le Centre de médiation et d'arbitrage ainsi que le Bureau du coût de revient.
- **La sanction, le 21 juin 2001, de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant la conduite d'un véhicule sous l'effet de l'alcool qui impose le « zéro alcool » pour les conducteurs professionnels de véhicules lourds.** Les dispositions nécessaires en vue de l'application éventuelle de la loi sont déjà prises.

L'évolution de l'industrie du transport de personnes et de marchandises est un autre élément qui influe grandement sur les activités de l'agence. En effet, on assiste à un phénomène de rude compétition entre les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, notamment en raison d'une offre excédentaire et de l'augmentation des coûts d'opération, particulièrement du coût du carburant. Dans ce contexte, le secteur risque d'être moins réceptif aux messages de sécurité routière et d'investir moins à ce chapitre.

### •... 3.3 ENVIRONNEMENT INTERNE

Plusieurs facteurs de l'environnement interne de Contrôle routier Québec favorisent la réalisation de sa mission et sont autant d'éléments positifs à exploiter au cours des prochaines années :

- **La présence régionale.** Les services de contrôle routier sont déployés sur l'ensemble du territoire québécois. Ils agissent comme des antennes régionales qui rapprochent Contrôle routier Québec des différentes clientèles et des principaux secteurs d'activités, lui permettant ainsi d'accentuer ses partenariats et d'agir de façon plus efficiente. Cette présence doit s'adapter aux mouvances du marché.
- **Le développement de l'agence Contrôle routier Québec au sein de la SAAQ.** La Convention de performance et d'imputabilité conclue entre le ministre des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec et Contrôle routier Québec, a été déposée à l'Assemblée nationale. Son dépôt confère le statut d'agence à cette unité administrative, lui donnant ainsi un cadre de gestion qui favorise une plus grande imputabilité des gestionnaires, tout en offrant une latitude de gestion.
- **Le statut de constable spécial accordé aux contrôleurs routiers.** Ce statut constitue un avancement qui améliore leur légitimité, particulièrement lorsqu'ils ont à intervenir dans des situations liées à certaines infractions criminelles.

- **L'accroissement du nombre d'employés.** L'agence s'est vu confier en 1999, la responsabilité de deux dossiers majeurs qui ont augmenté la charge de travail des trois corps d'emplois opérationnels du contrôle routier, soit l'entrée en vigueur de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et l'application du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

Jumelé à l'application d'un grand nombre de lois et de règlements, cet élargissement des mandats a nécessité une réorganisation des activités de contrôle et un accroissement des ressources humaines qui sont de nature à favoriser l'atteinte des objectifs en sécurité routière.

Par ailleurs, l'organisation est confrontée à des situations qui lui posent des défis :

- rendre l'organisation plus performante;
- prévoir le recrutement de nouvelles ressources;
- valoriser la formation des employés;
- faire évoluer les ressources technologiques.

## 4

**ÉNONCÉ DES ORIENTATIONS  
STRATÉGIQUES**

Le *Plan triennal 2003-2005* expose les orientations et les objectifs qui sont autant de défis à relever au cours des trois prochaines années. L'agence demeure néanmoins vigilante à l'égard des changements qui risquent de se produire dans son environnement et se tient prête à ajuster son action.

Certaines orientations prises sont le résultat d'un alignement stratégique particulier avec les objectifs de la SAAQ, du ministère des Transports du Québec, du ministère du Revenu du Québec et du ministère de l'Environnement du Québec. Ils viennent appuyer ces organismes, notamment à l'égard de la protection du réseau routier québécois, de la sécurité routière et de l'amélioration de la qualité de la vie et de l'environnement.

L'accroissement de l'efficacité des contrôles ainsi que le soutien des objectifs de ces derniers s'inscrivent dans l'orientation des mesures de contrôle efficaces. De plus, une organisation performante et ouverte sur son milieu se doit d'être en mesure d'assurer une planification adéquate de la main-d'œuvre et promouvoir la formation de son personnel.



## ORIENTATION 1 DES MESURES DE CONTRÔLE EFFICACES

### AXE D'INTERVENTION N° 1 ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES CONTRÔLES

Trois objectifs et un projet permettront d'accroître l'efficacité des contrôles.

#### PROJET N° 1

##### *Optimiser la couverture du territoire*

Le développement d'une stratégie de répartition des vérifications de mouvements de transport, permettra d'optimiser la couverture de l'ensemble du territoire, d'accroître l'efficacité des contrôles et de la mesurer.

### OBJECTIF N° 1 ACCENTUER LE REPÉRAGE DES CONTREVENANTS.

INDICATEUR 1

CIBLE 2003-2005

***Taux de ciblage de mouvements de transport non conformes***

***Atteindre 42 % de mouvements de transport non conformes repérés***

L'analyse des mouvements de transport non conformes permettra d'établir des stratégies d'intervention qui, combinées à l'utilisation des technologies de l'information, permettront à l'agence d'accentuer le repérage des contrevenants dans le but d'accroître l'efficacité de ses contrôles.

La cible des mouvements de transport non conformes vérifiés doit être maintenue à 42 %.

### OBJECTIF N° 2 ASSURER LA QUALITÉ ET LA CONFORMITÉ DES SERVICES RENDUS PAR LES MANDATAIRES.

INDICATEUR 2

CIBLE 2003-2005

***Production de rapport à la SAAQ sur la mesure de conformité***

***Produire deux rapports par année à compter de 2004***

Contrôle routier Québec effectue des contrôles de qualité auprès des mandataires en vérification mécanique contre rémunération et émet des certificats de vérification mécanique et des rapports de contrôle.

Dans le but d'assurer la qualité et la conformité des services rendus par les mandataires et d'accroître l'efficacité des contrôles, l'agence produit un rapport sur l'évaluation de la conformité des vérifications mécaniques effectuées par les mandataires.

À compter de 2004, elle prévoit être en mesure de produire un rapport semestriel sur la conformité à l'intention de la Société.

**OBJECTIF N° 3****AMÉLIORER LA QUALITÉ DU CONTRÔLE ET DU SUIVI DU PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF.**

INDICATEUR 3

CIBLE 2003-2005

***Taux d'entreprises PEP visitées pour un contrôle de qualité à la suite d'une non-conformité mécanique majeure sur route***

***Atteindre 100 % d'entreprises PEP visitées pour un contrôle de qualité à la suite d'une non-conformité mécanique majeure sur route***

Des attestations et des rapports de contrôles sont émis lors de visites d'entreprises ayant adhéré au PEP .

Afin d'améliorer la qualité du contrôle et du suivi du programme, 100 % des entreprises PEP où une non-conformité a été décelée sur un de leurs véhicules lors d'une vérification mécanique sur route seront visitées. Cependant, les défauts mécaniques fortuites<sup>3</sup> comme l'entend la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds* sont exclues. Les efforts à ce chapitre seront centrés sur des entreprises PEP dont les véhicules lourds ont démontré des défaillances mécaniques majeures.

**AXE D'INTERVENTION N° 2**
**APPUYER LES OBJECTIFS DE LA SAAQ, DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, DU MINISTÈRE DU REVENU DU QUÉBEC ET DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC**

Contrôler routier Québec, par ses actions, contribue de façon significative à l'atteinte des objectifs de ses partenaires y compris le ministère de l'Environnement du Québec. Ses objectifs sont principalement d'assurer la protection du réseau routier québécois, de permettre des transports plus sécuritaires, de veiller sur la qualité de vie et de l'environnement. À cet égard, les mesures suivantes seront mises en oeuvre :

**OBJECTIF N° 4**
**CONTRIBUER À L'OBJECTIF DE LA SAAQ DE RÉDUIRE DE 15 % LE NOMBRE DE MORTS ET DE BLESSÉS GRAVES DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CAMION LOURD EN 2005.**

INDICATEUR 4

CIBLE 2003-2005

***Taux de non-conformité mécanique majeure des véhicules lourds affectés au transport de marchandises***

***Réduire à 18 % la non-conformité mécanique majeure des véhicules lourds affectés au transport de marchandises***

Réduire le taux de non-conformité mécanique majeure des véhicules lourds contribuera à la diminution du nombre d'accidents impliquant ces véhicules. L'agence orientera ses actions en ce sens dans le but d'appuyer la SAAQ qui désire réduire le nombre de morts et de blessés graves dans les accidents impliquant un camion lourd.

D'ici 2005, par ses stratégies de contrôle, l'agence désire réduire à 18 % le taux de non-conformité mécanique majeure des véhicules lourds affectés au transport de marchandises. De plus, elle élaborera en partenariat avec la Vice-présidence à la sécurité routière, des pistes d'interventions touchant d'autres facteurs de risque.

3. La politique reconnaît que certaines défauts mécaniques majeures peuvent se produire de façon fortuite, et ne devraient pas influencer de façon négative sur l'évaluation du propriétaire concerné. Lorsqu'une défaut mécanique majeure est considérée comme fortuite, elle est inscrite au dossier du propriétaire concerné, mais elle ne conduit pas à une mise hors service.

---

PROJET N° 2

*Contribuer aux objectifs du MTQ à l'égard de la protection du réseau routier québécois*

Une enquête sur route, qui vient appuyer les objectifs du MTQ à l'égard de la protection du réseau routier, permettra de mesurer le respect des normes sur la charge des véhicules lourds affectés au transport de marchandises. Les résultats de cette opération permettront au MTQ d'apprécier le respect des normes sur les charges et, au besoin, à Contrôle routier Québec, d'établir des nouvelles stratégies de contrôle en cette matière.

---

PROJET N° 3

*Contribuer aux objectifs du ministère du Revenu à l'égard du respect de la Loi concernant la taxe sur les carburants*

L'entente avec le ministère du Revenu sera révisée afin de contribuer à répondre adéquatement aux objectifs du Ministère et à ses besoins de contrôle, notamment sur la Loi concernant la taxe sur les carburants.

---

PROJET N° 4

*Convenir avec le ministère de l'Environnement d'un plan d'intervention sur les changements climatiques*

Contrôle routier Québec contribuera au plan d'intervention en vue de l'implantation du *Plan québécois sur les changements climatiques*. Ce plan d'intervention permettra aux intervenants d'avoir un meilleur portrait de la situation sur les émissions polluantes du transport routier lourd.

**AXE D'INTERVENTION N° 3 ASSURER LA PLANIFICATION ADÉQUATE DE LA MAIN-D'ŒUVRE**

Compte tenu des nombreux départs anticipés pour la retraite au cours des prochaines années, l'agence devra :

**PROJET N° 5**

*Améliorer le processus de la planification de la main-d'œuvre*

Des plans de relève et des profils de compétence pour tous les corps d'emploi affectés aux opérations seront élaborés afin d'améliorer le processus de la planification de la main-d'œuvre.

**AXE D'INTERVENTION N° 4 PROMOUVOIR LA FORMATION**

Le domaine du contrôle routier est dynamique. Celui-ci est caractérisé par différents changements mécaniques, technologiques et législatifs regroupant une grande diversité de lois et de règlements dont l'application parfois complexe exige des connaissances précises. C'est pourquoi encourager et soutenir de façon importante la formation de nouvelles recrues, ainsi que la mise à jour des connaissances de l'ensemble de son personnel, constituent une priorité. Cette façon de faire permettra d'enrichir les compétences et par conséquent, d'intervenir avec plus d'efficacité et d'équité. À cet égard, Contrôle routier Québec devra :

**PROJET N° 6**

*Soutenir les employés dans le développement de leurs connaissances*

Un plan de développement des ressources humaines visant tous les employés viendra soutenir leurs efforts dans l'acquisition de nouvelles compétences ou dans la mise à niveau de leur savoir-faire.

## 5

## CONCLUSION



Au terme de l'année 2005, la réalisation des objectifs du *Plan triennal 2003-2005* aura permis à Contrôle routier Québec d'exercer pleinement son rôle et de constituer un acteur de premier plan dans la sécurité routière au Québec. De plus, ses clients et partenaires pourront être assurés de la qualité des services rendus par la mise en place de contrôles efficaces et par le développement d'une organisation performante et ouverte sur son milieu.



## PRODUITS

### Définitions

L'**attestation PEP** est délivrée à une entreprise propriétaire de véhicules lourds à la suite d'une évaluation effectuée par un inspecteur en vérification mécanique. L'attestation PEP confirme que l'entreprise répond aux normes du Programme d'entretien préventif.

Un **avis de conformité** peut être donné à la suite d'une vérification de l'état mécanique des véhicules au moment du contrôle sur route par un contrôleur routier. Cet avis indique le délai à l'intérieur duquel le propriétaire ou le conducteur d'un véhicule routier doit soumettre son véhicule à la vérification mécanique.

Le **certificat d'immatriculation temporaire** autorise la mise en circulation d'un véhicule routier pour une période de temps déterminée sur le chemin public. Il est émis par la Société ou par les contrôleurs routiers, à l'occasion des contrôles sur route, au propriétaire d'un véhicule routier immatriculé hors du Québec mais qui n'est pas immatriculé conformément aux dispositions d'une entente de réciprocité entre le Québec et un autre gouvernement.

Le certificat de vérification mécanique (CVM) est rédigé par le contrôleur routier ou l'inspecteur en vérification mécanique lorsqu'il constate, à l'occasion d'une vérification sur route, des déficiences majeures ou mineures qui découlent du Règlement sur la vérification mécanique. Des CVM sont également délivrés à l'occasion d'un contrôle de qualité des vérifications mécaniques des mandataires, ainsi qu'à des entreprises qui ont adhéré au Programme d'entretien préventif.

Le certificat restreint (taxe sur les carburants) est délivré par les contrôleurs routiers à l'occasion des contrôles sur route, à toute personne qui ne détient pas l'un ou l'autre des certificats prescrits par la Loi concernant la taxe sur les carburants (Certificat d'enregistrement, permis IFTA, ou Certificat de voyage occasionnel) lorsque cette dernière utilise au Québec du carburant acquis hors du Québec et contenu dans le réservoir alimentant le moteur d'un véhicule automobile autre qu'un véhicule de promenade.

Un **constat d'infraction** est remis en main propre au défendeur<sup>4</sup> par les contrôleurs routiers. Ce constat est utilisé pour la rédaction des infractions au Code de la sécurité routière, aux lois des transports, à la Loi concernant la taxe sur les carburants, à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds et à la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers.

Le **rapport d'intervention** résulte d'une vérification de la conformité à la réglementation des mouvements de transport effectuée à l'occasion du contrôle sur route. Ce rapport n'est pas remis par le contrôleur routier au conducteur. Cependant, il est conservé dans des banques de données.

Le **rapport de contrôle** est remis au représentant de l'entreprise et résulte du contrôle de qualité effectué par un inspecteur en vérification mécanique auprès d'un mandataire en vérification mécanique ou auprès d'une entreprise ayant adhéré au PEP à la suite d'une inspection.

Le **rapport d'infraction général** est remis au propriétaire du véhicule ou au conducteur lorsque aucun constat d'infraction ne peut être remis immédiatement après la constatation de l'infraction. Ce rapport est donc utilisé dans les cas suivants : le contrôleur routier a constaté une infraction au Code de la sécurité routière, aux lois provinciales de transport, à la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, à la Loi sur l'utilisation des produits pétroliers, à la Loi concernant la taxe sur les carburants ou à la Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra provinciales.

Cependant, il n'a pas pu remettre un constat d'infraction écrit parce que l'infraction est imputable au propriétaire du véhicule ou au transporteur qui n'est pas présent sur les lieux au moment de la constatation de l'infraction.

Un **sommaire d'inspection** est remis au représentant de l'entreprise à la suite d'une inspection effectuée en entreprise. Le déroulement de l'inspection, les résultats de l'inspection, des infractions et les recommandations sont consignés au sommaire d'inspection.

### Autres définitions

La **conformité du véhicule** regroupe l'ensemble des mesures prises au cours des contrôles sur route pour s'assurer que le mouvement de transport puisse se poursuivre dans le respect des lois et des règlements.

Les **mandataires** en vérification mécanique sont accrédités par la SAAQ pour effectuer la vérification mécanique des véhicules visés par un programme de vérification mécanique périodique.

Un **mouvement de transport** se définit comme le déplacement d'un véhicule transportant des biens ou des personnes entre son point de départ et sa destination.

Le **transport de personnes** inclut le transport par autobus ou minibus ainsi que le transport en taxi ou en limousine.

Le **transport par camion** inclut tout type de transport de biens ou de marchandises fait par véhicule lourd.

4. Le défendeur est celui qui a commis l'infraction.

# ANNEXE 2 SYNTHÈSE DES ORIENTATIONS

