

**ALLOCUTION
DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC,
MONSIEUR ALAIN TURCOTTE**

**AU 11^E CONGRÈS ANNUEL
DE L'ASSOCIATION DES MANDATAIRES EN VÉRIFICATION
MÉCANIQUE DU QUÉBEC
À GATINEAU
LE 20 SEPTEMBRE 2002**

Bonjour Mesdames et Messieurs.

C'est avec plaisir que je participe aujourd'hui à votre Congrès annuel afin de vous entretenir, bien sûr de la sécurité des véhicules lourds, mais principalement du rôle important que vous jouez dans la grande chaîne de montage de la sécurité routière et devenez par le fait même, des partenaires de la Commission des transports du Québec.

En effet, lorsque vous aidez les propriétaires et exploitants de véhicules lourds à maintenir leur flotte en bon état, que vous effectuez les vérifications mécaniques rigoureusement et de façon régulière vous contribuez au bon fonctionnement de la sécurité sur le réseau routier.

L'OBJECTIF PREMIER DE LA COMMISSION

Afin de vous faire découvrir notre univers que plusieurs, me dit-on, considèrent comme une « boîte noire », je veux profiter de cette tribune pour vous familiariser avec les processus internes et démystifier le plus possible le travail que nous faisons à la Commission.

L'objectif premier de la loi 430 (Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds) et celui de la Commission des transports, c'est de faire changer les comportements non sécuritaires;

Modifier le comportement des gens n'est jamais une tâche agréable et facile, mais lorsque les véhicule lourds que vous inspectez partent de votre entreprises conformes, vous avez le sentiment du devoir accompli et la satisfaction d'améliorer les comportements non sécuritaires de certain transporteur.

Permettez-moi de vous donner des exemples de comportements déviants que l'on a vus dans certains dossiers qui nous ont été transmis par la SAAQ :

- des excès de vitesse à répétition dépassant de 40 km/h la limite permise;
- un véhicule lourd qui présente trois déféctuosités mécaniques majeures;
- un véhicule en surcharge de plus de 8000 kg;
- l'omission d'arrêter à un feu rouge qui a entraîné un accident mortel responsable;
- un propriétaire qui avait entassé dans la boîte d'un camion de type « cube », munie d'aucun siège et d'aucune ceinture de sécurité, 15 personnes.

C'est à ce type de comportement délinquant, que la Loi 430 a voulu s'attaquer.

Notre responsabilité première, c'est d'évaluer la gestion de la sécurité par les entreprises de transport et de leur imposer, au besoin, des mesures ou des conditions qui visent à régler les problèmes identifiés;

La Commission a le mandat et le pouvoir d'imposer des conditions ou des mesures visant à améliorer le comportement de l'entreprise fautive. Dans les cas extrêmes, elle peut aller jusqu'à retirer le droit de faire circuler ou d'exploiter un véhicule lourd à une entreprise ainsi qu'à ses administrateurs. Et, elle le fait.

QUI VIENT DEVANT LA COMMISSION ?

Les entreprises qui viennent devant la Commission sont principalement celles dont les dossiers nous sont transmis par la Société de l'assurance automobile. Ils nous sont transmis conformément à la politique d'évaluation.

La Commission peut aussi, à partir de sa propre enquête, décider d'évaluer le comportement d'une entreprise.

Les dossiers devant la Commission sont des dossiers dits de transporteurs « à risque ». La Commission doit déterminer si le transporteur a effectivement mis en danger ou en péril la sécurité des usagers de la route ou du patrimoine routier par une gestion inadéquate de la sécurité. Nous avons présentement environ 500 dossiers en traitement à la Commission.

Nous avons traité des dossiers d'entreprises, de toute taille, des flottes allant jusqu'à plusieurs centaines de véhicules. Des entreprises qui, dans certains cas, après trois lettres d'avertissement de la SAAQ, n'ont rien fait d'efficace pour améliorer leur comportement. Ce sont les entreprises qui deviennent, selon le cas, « conditionnel » ou « insatisfaisant ».

Depuis le 1^{er} juin 1998, nous avons rendu 957 décisions. 743 ont conservé la cote « satisfaisant », 167 se sont vu attribuer une cote « conditionnel » et 46 ont été déclaré totalement inaptés « insatisfaisant ». Le nombre de cote

« conditionnel » et « insatisfaisant » représente 0.4 % sur l'ensemble des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds (56 000).

Je vous signale que seulement 17 % des entreprises qui ont reçu une première lettre d'avertissement viennent devant la Commission. Les autres (83%) évitent de venir devant la Commission parce qu'elles ont décidé de bouger. Elles ont pris les mesures appropriées et efficaces pour mieux gérer la sécurité au sein de leur entreprise. C'est un signe que le principe de la loi de responsabiliser les entreprises fonctionne.

COMMENT TRAITONS-NOUS UN DOSSIER ?

Sur réception du dossier, le Service de l'inspection de la Commission le complète. Le portrait de l'entreprise est fait. Les engagements pris par l'entreprise lors de l'inscription ou de son renouvellement, sont analysés. Notre Service d'inspection vérifie si le transporteur a mis en place des politiques et des programmes pour gérer la sécurité dans son entreprise. Dans certains cas, nos inspecteurs se rendent en entreprise.

Une fois complété, le dossier est analysé par nos services juridiques.

L'entreprise est alors convoquée, environ un mois avant la tenue d'une audition devant un commissaire. Elle reçoit copie des documents qui seront présentés au commissaire.

Pendant ce délai, le transporteur peut, seul ou avec l'aide d'un conseiller ou d'un avocat, faire des observations et fournir à la Commission des explications sur son dossier.

QUELLES SONT LES POSSIBILITÉS QUI S'OFFRENT AUX ENTREPRISES ?

La plupart des dossiers donnent lieu à une audition devant un commissaire à notre bureau de Québec ou de Montréal. Environ 70 % des entreprises qui viennent devant la Commission ne sont pas représentés par un avocat. L'audition peut aussi être tenue par visioconférence. Dans ce cas, le transporteur n'a pas à se déplacer à Québec ou à Montréal. Il peut échanger avec le commissaire à l'aide d'un moniteur de télévision disponible dans sa région.

Les entreprises qui le désirent, peuvent présenter avant l'audition, une proposition faisant état des mesures qu'elles ont mises ou qu'elles entendent mettre en place pour améliorer leur comportement sur la route et en entreprise. Un commissaire qui juge la proposition appropriée, l'entérine sur dossier, évitant ainsi les déplacements.

Déjà plusieurs transporteurs se sont prévalus de ces possibilités et ont trouvé l'expérience positive. Ils ont ainsi évité des déplacements et des frais additionnels dans le traitement de leur dossier.

Tout dépendant de la teneur du dossier, la durée de l'audition varie. On parle parfois de moins d'une heure et, dans certains cas, de quelques jours.

QUELS TYPES DE DÉCISIONS SONT RENDUS PAR LA COMMISSION ?

Le commissaire a à déterminer si l'entreprise, par ses agissements et omissions, a mis en danger ou en péril la sécurité des usagers de la route et du patrimoine routier.

Si la sécurité n'a pas été mise en danger ou en péril ou si l'entreprise peut faire la preuve qu'elle gère la sécurité et qu'elle a mis en place des moyens efficaces de redressement, elle verra probablement sa cote demeurer « satisfaisant ». Le commissaire pourra aussi assortir la cote « satisfaisant » de mesures légères pour parfaire la sécurité de l'entreprise. (Environ 45 % de nos décisions laissent la cote « satisfaisant » et incluent des mesures comme par exemple, suivre de la formation.)

Par contre, si le commissaire juge que l'entreprise a mis en danger la sécurité des usagers de la route et que cette dernière n'a pas apporté de correctifs suffisants, elle se verra attribuer une cote « conditionnel » assortie de conditions de redressement. Les 4 conditions les plus souvent imposées sont l'implantation de politiques et programmes de gestion de la sécurité au sein de l'entreprise, l'installation de limiteurs de vitesse, l'interdiction de vendre des véhicules lourds sans autorisation, l'obligation de formation sur la loi et la sécurité routière.

BILAN DE NOS INTERVENTIONS DEPUIS LE 1^{ER} AVRIL 1999

Depuis le 1^{er} avril 1999, 167 entreprises se sont vu attribuer une cote « conditionnel ».

Par ailleurs, une quarantaine d'entreprises de transport ont mis en péril la sécurité des usagers de la route, ont été déclarées totalement inaptes avec interdiction de circuler.

Quelques entreprises que nous sanctionnons le sont principalement parce qu'elles ont fait l'objet de plusieurs mises hors service dû à des défauts majeures. Récemment, une entreprise de la région des Laurentides s'est vu imposer des conditions par la Commission car ses véhicules ont été mis hors service à 9 reprises, dont une qui a été inscrite à titre d'événement critique. Cette mise hors service a relevé la présence de 7 défauts majeures concernant des pneus usés ou en contact, le non-fonctionnement du frein de service et un jeu anormal du balancier.

Une autre entreprise, également de la région de Laurentides, à quant à elle été déclarée « insatisfaisant » car elle a fait l'objet de 4 mises hors services parce qu'affectées de défauts mécanique majeures : des problèmes reliés aux freins, des bris majeurs à la suspension et des défauts sur les pneus, les roues et les essieux.

Tout à l'heure, lorsque je vous mentionnais que vous aviez un rôle important à jouer en sécurité routière, il prend ici toute son importance; Lorsque la vérification mécanique des véhicules lourds est effectuée rigoureusement et régulièrement, de telles situations ne se produisent pas. Vous devez être deux fois plus sensibilisés, étant donné que certains d'entre vous sont également propriétaire de véhicules lourds.

QUEL EST LE SUIVI QUE NOUS ACCORDONS À NOS DÉCISIONS ?

Il est important que vous sachiez que la Commission s'assure du respect des mesures et conditions imposées au transporteur. L'entreprise devra fournir les preuves qu'elles ont été remplies.

La loi est sévère : le non-respect d'une des conditions ou mesures imposées par la Commission entraîne l'attribution d'une cote « insatisfaisant » et l'interdiction de circuler.

Tout récemment, encore, une entreprise a été sanctionnée pour la seconde fois en moins d'un an. La sanction d'interdiction de circuler imposée la première fois, a été doublée parce qu'une condition n'avait pas été respectée.

De plus en plus, nos actions suscitent une plus grande prise de conscience de l'industrie en regard de l'importance de la gestion de la sécurité. D'ailleurs, nous publicisons nos décisions.

IMPACT POSITIF DE LA LOI

L'expérience des dernières années nous démontre que la loi a des impacts positifs, à la fois pour l'entreprise et pour l'utilisateur de la route, comme en témoigne l'amélioration du bilan routier.

En effet, le bilan routier 2001 présente une baisse des décès de 15.6 %, comparativement à l'année précédente, pour des accidents impliquant un véhicule lourd.

Certains transporteurs qui ont témoigné devant la Commission ont affirmé qu'avec une bonne gestion de la sécurité, ils y trouvaient de nets avantages : les limiteurs de vitesse ont entraîné des économies d'essence et les préventions de bris mécaniques sont bénéfiques aux entreprises;

Autre avantage, une meilleure gestion de la sécurité a eu un impact sur les primes d'assurance. Bref, la sécurité c'est payant pour l'utilisateur de la route et l'entreprise y trouve son compte.

Autre effet positif de la loi, on remarque des changements de comportement des entreprises avant que leur dossier soit transmis à la Commission. Plusieurs entreprises décident de prendre leurs responsabilités et d'implanter des programmes de sécurité efficaces. Elles n'attendent pas pour s'améliorer, elles

décident d'implanter des programmes de sécurité efficaces. C'est un signe que le principe de la loi de responsabiliser les entreprises fonctionne et ça évite d'avoir à venir s'expliquer devant la Commission.

AMÉLIORATION DE NOS SERVICES

Je voudrais maintenant vous dire quelques mots au sujet des améliorations récentes que nous avons faites.

Nous travaillons constamment avec vous à améliorer la sécurité des usagers de la route, à faciliter le traitement des dossiers des transporteurs et à rendre accessibles les informations appropriées pour nos clientèles.

Des changements ont été apportés afin de permettre les améliorations demandées, entre autres, par l'industrie : des commissaires ont été ajoutés; le temps de traitement d'un dossier à la Commission est passé de 8 mois à 5 mois; plus d'information est maintenant disponible sur notre site Internet, entre autres pour faciliter la consultation des cotes des entreprises; et finalement, les transferts de véhicules dans une tentative de contourner la loi ne sont plus possibles.

D'autres exemples d'améliorations mises en place par la Commission sont : les auditions par visioconférence (entre octobre 2001 et mars 2002, 28 audiences

ont été réalisées par visioconférence) la mise à jour en ligne directe de l'inscription au registre (869 transporteurs auront bientôt fait leur mise à jour par Internet, soit 4 %). Enfin, nos bureaux sont maintenant ouverts sur l'heure du midi.

Toutes les décisions de la Commission sont sur Internet.

Depuis le 1^{er} mai, la liste des décisions par cote est disponible avec des hyperliens qui conduisent au texte de la décision.

Nous avons aussi un service de plaintes. Vous pouvez y faire vos commentaires et vos suggestions. Soyez assurés que nous considérons les commentaires recueillis, toujours dans le but d'améliorer nos services.

Beaucoup a été fait, nous sommes sur la bonne voie et c'est ensemble que nous devons poursuivre le travail entrepris depuis la mise en place de la Loi 430.

Investir en sécurité routière, C'EST L'AFFAIRE DE TOUS !

Pour plus d'information, je vous invite à visiter le stand de la Commission des transports.

Je vous remercie de votre attention et je demeure disponible pour répondre à vos questions.