

SECTION SPÉCIALE

PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS LA POLITIQUE D'ÉVALUATION FAIT PEAU NEUVE

LE 2 JUILLET DERNIER, LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE ADOPTAIT UNE VERSION RÉVISÉE DE LA POLITIQUE D'ÉVALUATION DES PROPRIÉTAIRES ET DES EXPLOITANTS DE VÉHICULES LOURDS. CETTE NOUVELLE VERSION DE LA POLITIQUE EST MAINTENANT EN VIGUEUR, À L'EXCEPTION DE CERTAINES DISPOSITIONS. VOUS RETROUVEREZ DANS CETTE SECTION SPÉCIALE DU *ROUTIER* LES PRINCIPAUX AJUSTEMENTS QUI Y ONT ÉTÉ APPORTÉS. Y SONT ÉGALEMENT PRÉSENTÉES LES DISPOSITIONS DONT L'ENTRÉE EN VIGUEUR SE FERA À UNE DATE ULTÉRIEURE AINSI QU'UN RÉSUMÉ DES PRINCIPALES RÈGLES DE LA POLITIQUE.

(1) DE NOUVEAUX SEUILS POUR LES EXPLOITANTS

La politique d'évaluation prévoit qu'un exploitant est évalué suivant 4 zones de comportement :

- sécurité des opérations de transport
- implication dans les accidents
- conformité aux normes de charges (transport de marchandises seulement)
- comportement global en tant qu'exploitant

Pour chaque zone de comportement, des seuils s'appliquent. Ces seuils représentent, selon la taille du parc d'une entreprise, le nombre maximal de points qu'elle peut accumuler avant que son dossier soit transmis à la Commission des transports du Québec.

L'un des ajustements majeurs apportés à la Politique est la révision de ces seuils. Le tableau 1 fournit les nouveaux seuils applicables pour certaines tailles de parc. Si la taille de votre parc ne se trouve pas dans ce tableau, vous pouvez obtenir une liste de l'ensemble des seuils en parcourant la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* sur le site Internet de la Société (www.saaq.gouv.qc.ca/publications/lourds/pol_eval_2002f.pdf) Vous pouvez également commander gratuitement des exemplaires papier de la Politique en cliquant sur

www.saaq.gouv.qc.ca/cgi-bin/documentation/saaq.cgi?type=individu ou en écrivant à l'adresse suivante

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

C.P. 19950

Québec (Québec) G1K 8Y9

Vous constaterez que certains seuils ont diminué, alors que d'autres ont augmenté. Ce phénomène s'explique par le fait que les seuils sont basés sur le nombre d'événements inscrits aux dossiers des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, pour chaque taille de parc et selon le type de transport effectué. Certaines de ces données ont changé de façon importante depuis la première version de la politique, ce qui explique les ajustements apportés aux seuils.

Tableau 1 – Nouveaux seuils applicables

Taille du parc (nombre de véhicules)	TRANSPORT PAR CAMION				TRANSPORT DE PERSONNES		
	ZONES DE COMPORTEMENT				ZONES DE COMPORTEMENT		
	accidents	opérations	charges	global	accidents	opérations	global
1	8	13	9	15	7	9	9
2	10	19	12	23	7	10	10
3	11	24	14	29	7	11	11
4	12	29	17	35	8	12	12
5	13	33	18	41	8	13	13
6	13	37	20	46	9	13	13
7	14	40	21	51	9	14	14
8	15	44	23	56	10	15	15
9	15	47	24	60	10	15	16
10	16	50	26	64	11	15	17
11	17	53	26	68	11	16	17
12	17	56	27	72	12	16	18
13	18	59	29	75	12	17	19
14	18	62	29	78	13	17	19
15	19	65	30	81	13	17	20
16	19	67	30	84	14	18	21
17	20	70	32	87	14	18	21
18	20	72	32	89	15	18	22
19	20	75	33	92	15	18	22
20	21	77	33	94	16	19	23
30	25	100	39	114	21	20	29
40	28	120	42	137	26	24	34
50	32	138	45	159	31	28	38
60	35	155	51	179	36	31	43
70	37	171	56	198	41	35	47
80	40	186	60	217	46	38	52
90	43	200	63	235	51	41	56
100	45	214	68	252	56	44	60
200	87	312	99	406	80	72	98
300	126	391	126	538	107	97	132
400	165	459	147	644	133	120	166
500	202	512	168	708	158	142	198

(2) TRANSPORT EXTRA-PROVINCIAL : LA PLEINE TAILLE DU PARC PRÉVAUT

Jusqu'à maintenant, lorsqu'un exploitant utilisait certains de ses véhicules lourds pour faire du transport extra-provincial, la Société établissait la taille de son parc en tenant compte de la proportion du kilométrage effectué par ces véhicules au Québec. Ainsi, on considérait l'exploitant qui utilisait 10 véhicules faisant 50 % de leur kilométrage au Québec comme ayant un parc de 5 véhicules (soit 10 véhicules X 50 %). Les seuils applicables à cet exploitant correspondaient donc à la taille d'un parc de 5 véhicules.

Dorénavant, on ne tiendra plus compte du kilométrage pour l'établissement de la taille du parc des exploitants faisant du transport extra-provincial. En conséquence, les véhicules concernés seront considérés à part entière dans l'établissement de la taille du parc. Dans notre exemple, on considérerait maintenant l'exploitant comme ayant un parc de 10 véhicules. Il bénéficierait en conséquence des seuils applicables à un parc de 10 véhicules.

(3) DES AJUSTEMENTS CONCERNANT LES ACCIDENTS

Selon l'ancienne version de la politique, tout accident pour lequel un policier avait rempli un rapport était considéré dans l'évaluation de l'exploitant en question. Dorénavant, avec l'introduction d'une nouvelle définition d'accident, ne seront considérés dans l'évaluation que les accidents survenus dans l'une ou l'autre des situations suivantes :

- un renversement, une perte de contrôle ou une sortie de route d'un véhicule lourd;
- une collision entre un véhicule lourd et un autre véhicule, un animal, un objet fixe ou une personne se trouvant à l'extérieur du véhicule.

Il est à noter que les accidents n'entraînant que des dommages matériels ne sont toujours pas considérés dans le processus d'évaluation du comportement.

Relation entre kilométrage parcouru et accidents

Les statistiques indiquent qu'il existe un lien entre le kilométrage parcouru et l'implication dans les accidents. Ainsi, plus les véhicules d'un exploitant parcourent de kilomètres, plus augmente la probabilité d'être impliqué dans un accident.

Afin de tenir compte de ce phénomène, une disposition de la politique prévoit que l'exploitant qui atteint le seuil qui lui est applicable pour la zone de comportement « implication dans les accidents » peut demander à la Société de

retarder à 125 % de ce seuil l'acheminement de son dossier à la Commission des transports. Cependant, seuls les exploitants qui parcourent un kilométrage beaucoup plus élevé que la moyenne pourront se prévaloir de cette option. Un exploitant devra démontrer qu'il a accumulé, au cours de la période d'évaluation, un kilométrage moyen par véhicule de 120 000 kilomètres dans le cas du transport par camion, ou de 70 000 kilomètres dans le cas du transport de personnes.

(4) INFRACTIONS : ÉLIMINATION DES DOUBLES PÉNALITÉS

Lors d'un contrôle sur route, il arrive parfois qu'un contrôleur routier ou un autre agent de la paix remette un constat d'infraction tant au conducteur qu'à l'exploitant pour une même situation. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un conducteur reçoit un constat d'infraction pour avoir conduit un véhicule alors qu'il n'était pas titulaire d'un permis de la classe appropriée, et que l'exploitant reçoit un constat d'infraction pour avoir laissé conduire ce conducteur alors qu'il n'était pas titulaire d'un permis de la classe appropriée.

Jusqu'à maintenant, ces deux infractions étaient inscrites au dossier de l'exploitant concerné, et on leur appliquait la pondération prévue à la politique. L'exploitant se voyait ainsi doublement pénalisé pour une seule situation à risque. Dorénavant, les deux infractions seront toujours inscrites au dossier, mais la pondération ne sera appliquée qu'à une seule des deux infractions.

Concordance avec le processus pénal

Lors de l'élaboration de la première version de la politique d'évaluation, il avait été convenu avec l'industrie que l'on prendrait en considération les infractions dès le moment où elles étaient constatées. Cela devait permettre une intervention rapide auprès des propriétaires ou des exploitants susceptibles de présenter un risque.

C'est pourquoi la Société inscrit au dossier d'un exploitant toute infraction le concernant, dès le moment où elle est informée qu'une telle infraction a été commise. À cette étape, l'exploitant ou le conducteur visé par le constat d'infraction n'a pas encore été reconnu coupable. C'est le processus pénal qui déterminera si la personne concernée est coupable de l'infraction ou si elle est acquittée. Cependant, d'autres situations peuvent également se produire à la suite de la remise d'un constat d'infraction :

- l'infraction peut être annulée par l'organisme poursuivant (le ministère de la Justice ou les cours municipales) lorsque celui-ci considère que la preuve recueillie n'est pas suffisante;
- l'infraction peut être modifiée par le juge d'une cour de justice, à l'étape où celui-ci reconnaît une personne coupable;
- il peut arriver que certaines recommandations d'infractions ne soient pas signifiées par l'organisme poursuivant à l'intérieur du délai de prescription applicable.

Un agent de la paix rédige une recommandation d'infraction quand la personne visée par l'infraction (par exemple, l'exploitant) ne se trouve pas sur les lieux de l'infraction. Pour démarrer le processus pénal, l'infraction doit par la suite être signifiée par l'organisme poursuivant à la personne visée. L'organisme poursuivant dispose d'un délai maximal (habituellement un an) pour signifier l'infraction à la personne visée. On appelle ce délai le « délai de prescription ».

La politique révisée permettra de s'assurer que l'évaluation tient systématiquement compte de tous les ajustements apportés aux infractions dans le cadre du processus pénal. Ainsi, on retirera de l'évaluation les infractions ayant fait l'objet d'un acquittement, les infractions annulées, ainsi que les infractions n'ayant pas été signifiées à l'intérieur du délai de prescription applicable.

L'application de ce dernier volet se fera à une date ultérieure. La Société en informera les propriétaires et exploitants en temps opportun.

(5) DES AJUSTEMENTS RELATIFS AUX DÉFECTUOSITÉS MAJEURES

L'évaluation du propriétaire est basée sur la fréquence à laquelle ses véhicules sont mis hors service à la suite d'une défectuosité majeure. Des ajustements ont été apportés afin de mieux soutenir ce volet de l'évaluation.

Certaines défectuosités majeures prévues au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* laissent place à interprétation. À titre d'exemple, le Règlement indique qu'il y a une défectuosité majeure lorsque le plancher de l'habitacle d'un véhicule est perforé au point de constituer un danger pour les occupants à cause d'une solidité insuffisante. Comme cette formulation est vague, l'appréciation du fait qu'il y a ou non une défectuosité majeure sur un véhicule donné est susceptible de varier selon qu'un conducteur, un contrôleur ou un mécanicien se penche sur le problème.

Afin de permettre une interprétation plus uniforme, des précisions ont été convenues avec des représentants de l'industrie au regard de l'ensemble des défectuosités majeures pour lesquelles cela s'avérait nécessaire. Ces précisions, dorénavant appliquées par les contrôleurs routiers, seront présentées dans le prochain numéro du Routier. Il est important de noter que ces précisions ne se trouvent pas dans le texte de la nouvelle politique. Elles seront éventuellement intégrées au *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* et au *Guide de vérification mécanique*.

Nouvelles déficiences fortuites prises en considération

Selon la politique d'évaluation mise en place en 1999, certaines déficiences majeures ayant un caractère imprévisible ne devaient pas être comptabilisées comme des mises hors service, pour les fins de l'évaluation du propriétaire. Ces déficiences ayant un caractère imprévisible sont appelées des déficiences fortuites.

La nouvelle version de la politique élargit, à **certaines conditions**, la liste des déficiences susceptibles d'être considérées comme fortuites. Ainsi, les déficiences mécaniques majeures présentées dans le tableau 2 ne seront considérées comme fortuites que **dans la mesure où les conditions suivantes s'appliquent** :

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

Tableau 2 – Défectuosités majeures

Il est important de noter que les défectuosités identifiées dans ce tableau ne sont pas automatiquement fortuites. Ce sont les contrôleurs routiers qui vont inscrire au certificat de vérification mécanique l'information permettant de déterminer que ces défectuosités sont ou non fortuites.

PARTIE DU VÉHICULE	DÉFECTUOSITÉ	RÈGLEMENT SUR LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS, section V
ÉCLAIRAGE ET SIGNALISATION	<ul style="list-style-type: none"> • Le véhicule n'est pas muni d'au moins un phare de croisement en bon état de fonctionnement. • Le véhicule n'est pas muni d'au moins un feu de position arrière en bon état de fonctionnement. • Le véhicule n'est pas muni d'au moins un feu de freinage en bon état de fonctionnement. 	<p>163, paragr. 1</p> <p>163, paragr. 1</p> <p>163, paragr. 1</p>
DIRECTION, SERVO-DIRECTION	<ul style="list-style-type: none"> • Un conduit comporte une coupure exposant la toile susceptible de causer une rupture imminente. • La servo-direction ne fonctionne pas pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ➤ bris mécanique de la pompe; ➤ courroie manquante; ➤ fuite importante ou manque d'huile en raison d'une rupture accidentelle d'un conduit. 	<p>167, paragr. 4</p> <p>167, paragr. 3</p>
SUSPENSION	<ul style="list-style-type: none"> • Une barre de torsion est cassée ou un ressort hélicoïdal est cassé et le véhicule est complètement affaissé • Une lame maîtresse est cassée. • Une fuite dans le système de suspension pneumatique qui ne peut être compensée par le compresseur lorsque le moteur tourne au ralenti. • Une lame de ressort ou un ressort hélicoïdal qui s'est déplacé de façon à être en contact avec une pièce en rotation. 	<p>168, paragr. 4</p> <p>168, paragr. 2</p> <p>168, paragr. 5</p> <p>168, paragr. 3</p>
FREINS pneumatique ou à assistance pneumatique	<ul style="list-style-type: none"> • Il y a absence de freinage sur la remorque en raison du gel de la valve de relais. • Une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression à la condition que la canalisation ne présente pas de signe d'usure ou de détérioration en surface. • La courroie du compresseur est manquante. • Perte de pression d'air excédant la norme à la suite d'un bris d'une canalisation ou du diaphragme d'un récepteur de freinage. 	<p>164, paragr. 1</p> <p>165, paragr. 1</p> <p>164, paragr. 5</p> <p>166, paragr. 4</p> <p>166, paragr. 5</p>

hydraulique	<ul style="list-style-type: none"> • Lorsqu'on applique le frein de service, il y a une fuite du liquide de freins autre qu'un suintement. • Une canalisation flexible est renflée quand elle est sous pression. La canalisation ne doit pas présenter de signe d'usure ou de détérioration en surface. • Le niveau du liquide de freins dans le maître-cylindre est inférieur au quart du niveau maximal en raison d'une fuite dans le système. • Le servofrein ne fonctionne pas ou n'est pas en mesure d'assister le conducteur pour une application de freins pour les raisons suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ Servofrein à dépression : <ul style="list-style-type: none"> - rupture d'une canalisation. ○ Servofrein à assistance hydraulique : <ul style="list-style-type: none"> - bris mécanique de la pompe, - courroie manquante, - fuite importante ou manque d'huile en raison d'une rupture d'une canalisation, - la pompe électrique ne fonctionne pas lorsque le moteur est arrêté. 	<p>165, paragr. 3</p> <p>165, paragr. 1</p> <p>165, paragr. 2</p> <p>165, paragr. 7</p>
garniture	<ul style="list-style-type: none"> • La garniture d'un frein à disque est manquante et le support vient en contact avec le disque lors de l'application des freins. 	164, paragr. 4
SYSTÈME D'ALIMENTATION EN CARBURANT	<ul style="list-style-type: none"> • Il y a fuite de carburant autre qu'un suintement au réservoir ou le long du système d'alimentation en raison d'une rupture accidentelle d'un conduit. • Le réservoir est mal fixé et il y a risque de séparation. 	<p>171, paragr. 2</p> <p>171, paragr. 3</p>
SYSTÈME DES COMMANDES DU MOTEUR	<ul style="list-style-type: none"> • Le moteur ne revient pas au ralenti après le relâchement de la commande de l'accélérateur en raison du mauvais fonctionnement du système à commande électrique. 	171, paragr. 1
VITRAGE	<ul style="list-style-type: none"> • Le pare-brise est endommagé de façon à réduire la visibilité du conducteur de la route et de la signalisation. 	163, paragr. 7
PNEUS	<ul style="list-style-type: none"> • Les pneus jumelés du même assemblage ont une usure localisée inférieure à la norme à la suite d'un freinage d'urgence (blocage des roues). • Un pneu simple ou des pneus jumelés du même assemblage présentent une coupure ou un renflement relié à une défectuosité de la carcasse. • Un pneu présente une fuite d'air ou est dégonflé. • Il y a une matière étrangère logée profondément dans la bande de roulement ou le flanc d'un pneu simple d'un véhicule motorisé qui peut causer une crevaison. • Un pneu est en contact avec une partie fixe du véhicule. 	<p>170, paragr. 2</p> <p>170, paragr. 1</p> <p>170, paragr. 3</p> <p>170, paragr. 3</p> <p>170, paragr. 4</p>
SORTIE DE SECOURS	<ul style="list-style-type: none"> • L'avertisseur sonore ou lumineux d'une porte de secours est inopérant. 	163, paragr. 4
ESSUIE-GLACE	<ul style="list-style-type: none"> • L'essuie-glace du côté du conducteur qui ne fonctionne pas en raison d'un problème électrique. 	163, paragr. 8

Les défauts constatés à l'occasion d'inspections en entreprise ne sont plus considérés

Selon la version initiale de la politique d'évaluation, l'évaluation du propriétaire était principalement basée sur les résultats des inspections mécaniques effectuées sur route. Cependant, lorsqu'un propriétaire participait au programme d'entretien préventif PEP, les inspections effectuées en entreprise sur ses véhicules étaient également considérées dans son évaluation, ce qui n'était pas le cas toutefois pour les autres propriétaires.

Avec la version révisée de la politique, les règles deviennent identiques pour tous les propriétaires. Ainsi, seuls les résultats des inspections mécaniques effectuées sur route (ou par un mandataire à la demande d'un agent de la paix) sont maintenant considérés pour l'évaluation de l'ensemble des propriétaires, qu'ils soient ou non participants au programme PEP.

Défauts majeurs constatés par un mandataire

À l'heure actuelle, seules les défauts constatés par le personnel de contrôle de la Société sont considérés dans l'évaluation des propriétaires. Or, dans certaines situations, un contrôleur ou un agent de la paix exige qu'un véhicule fasse l'objet d'une inspection mécanique par un mandataire. **À compter d'une date ultérieure**, les résultats de telles inspections s'ajouteront aux

événements considérés dans l'évaluation des propriétaires. **La Société informera les propriétaires et exploitants en temps opportun.**

(6) LES INSPECTIONS EN ENTREPRISE CONSIDÉRÉES DANS L'ÉVALUATION

Les travaux menés dans le cadre de la révision de la politique d'évaluation ont permis de constater qu'il existait une confusion, tant chez les propriétaires et les exploitants que chez le personnel de contrôle, quant aux inspections en entreprise dont le résultat pouvait être considéré dans le processus d'évaluation. La nouvelle politique vient préciser que le résultat d'une inspection en entreprise ne sera considéré dans l'évaluation du comportement d'une personne que si les deux conditions suivantes soient remplies :

a) l'inspection doit porter sur tous les volets applicables à cette personne. Ainsi :

- si une personne est seulement exploitant, l'inspection doit permettre de vérifier le respect de ses obligations relatives à la conservation des dossiers de conducteur, à l'utilisation de conducteurs ayant un permis valide de la classe appropriée, et au respect des réglementations sur les heures de conduite et sur la vérification avant départ;
- si une personne est seulement propriétaire (par exemple, une compagnie de location), l'inspection doit permettre de vérifier le respect de ses obligations relatives à la conservation des dossiers des véhicules, au respect des normes d'entretien et à la réparation des déficiences affectant ses véhicules;

- si une personne est à la fois propriétaire et exploitant (ce qui représente la majorité des cas), l'inspection doit couvrir les obligations découlant de ces deux volets.

b) les règles d'échantillonnage prescrivant le nombre de dossiers à vérifier doivent avoir été respectées.

Pour l'application de cette règle, un dossier absent est considéré comme un dossier vérifié.

Échec d'une inspection en entreprise en cas d'absence des dossiers requis

Il a été constaté que certains propriétaires ou exploitants ne conservaient pas les dossiers requis ou encore ne conservaient que quelques dossiers, ce qui limitait les possibilités de vérification. Dorénavant, la personne qui ne conserve aucun dossier, ou dont 20 % et plus des dossiers requis sont absents, sera automatiquement considérée comme ayant échoué à l'inspection en entreprise.

Inspection d'une entreprise ayant plusieurs établissements

Certaines entreprises conservent des documents dans plus d'un établissement au Québec. La version initiale de la politique d'évaluation prévoyait qu'une inspection pouvait être effectuée dans n'importe lequel de ces établissements, le résultat obtenu constituant le résultat applicable à toute l'entreprise. Cette approche posait un problème, car le nombre de dossiers vérifiés dans

l'établissement visité pouvait ne pas du tout être représentatif de la taille de l'entreprise.

Pour éviter ce problème, la politique révisée prévoit que, dans le cas d'une entreprise ayant plusieurs établissements, l'inspection peut être effectuée dans un ou plusieurs de ces établissements, dans la mesure où l'échantillonnage tient compte de l'ensemble des conducteurs et des véhicules concernés de l'entreprise au Québec. Cette disposition s'appliquera à une date ultérieure que la Société fera connaître aux propriétaires et exploitants.

Réajustement du résultat des inspections en entreprise

Lorsqu'un propriétaire ou un exploitant a fait l'objet d'une inspection en entreprise, la Société détermine le résultat atteint par l'entreprise à partir des recommandations d'infraction effectuées par l'inspecteur. À l'heure actuelle, le résultat ainsi déterminé est final, et ne peut pas être modifié. Cependant, **à compter d'une date ultérieure que fera connaître la Société**, cette dernière tiendra compte des résultats du processus pénal pour réajuster au besoin le résultat obtenu par une entreprise lors d'une inspection en entreprise.

D'ici là, dans l'éventualité où un propriétaire ou un exploitant échoue l'inspection en entreprise et qu'en conséquence son dossier doit être transmis à la Commission des transports, la Société ne transmettra pas le dossier à la Commission si le seuil d'échec n'est plus atteint lorsque l'on tient compte des

doubles pondérations ou des modifications de constats d'infraction (retrait, annulation ou acquittement). À la demande du propriétaire ou de l'exploitant, la Société pourra alors produire un addenda à son dossier afin de clarifier la situation.

(7) TRANSPORT EN COMMUN : INTRODUCTION DE RÈGLES PARTICULIÈRES

La politique révisée introduit des règles particulières pour suivre le comportement des sociétés de transport en commun et pour intervenir au besoin auprès d'elles. En effet, il a été démontré, dans le cadre des travaux de révision de la politique, que certains des seuils prévus ne pouvaient pas s'appliquer à cette clientèle très particulière.

Selon les nouvelles règles, le comportement de l'ensemble des sociétés de transport en commun fait maintenant l'objet d'un suivi continu par la Commission des transports. À la lumière des données et des indicateurs fournis par la Société de l'assurance automobile, la Commission des transports interviendra au besoin auprès de toute société de transport en commun qui, selon son appréciation, présente un risque trop élevé en matière de sécurité routière.

(8) INTERVENTIONS ADDITIONNELLES FACE À CERTAINES SITUATIONS À RISQUE

La version révisée de la politique d'évaluation détermine un certain nombre de nouvelles situations qui conduiront bientôt à des interventions immédiates de la part de la Société. En temps opportun, celle-ci fera connaître aux propriétaires et exploitants les dates à compter desquelles ces nouvelles situations seront prises en considération.

À titre d'exemple de telles situations, mentionnons le cas où certaines surcharges sont considérées comme étant critiques, puisqu'elles dépassent de façon importante les charges autorisées. Les situations visées sont les suivantes :

- circuler avec un véhicule transportant une charge excédant de 20% et plus la masse totale en charge permise, dans le cas d'un transport normalisé;
- circuler avec un véhicule transportant une charge excédant de 15 % et plus la masse totale en charge permise en vertu du permis du ministre des Transports du Québec;
- circuler avec un véhicule transportant une charge excédant de 10 % et plus la masse totale en charge permise en vertu d'un permis spécial de circulation de classe 5 ou 6.

Des interventions seront également effectuées par la Société lorsqu'une combinaison d'événements sera inscrite au dossier d'un exploitant ou d'un propriétaire, et cela, peu importe quel événement se sera produit en premier.

(9) PRINCIPALES RÈGLES DE LA POLITIQUE D'ÉVALUATION

Selon la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Société de l'assurance automobile du Québec doit évaluer le comportement des propriétaires et des exploitants. Les règles régissant cette évaluation sont énoncées dans la *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*. Voici un résumé de ces règles, qui tient compte des ajustements apportés à la Politique en septembre 2002.

1. LE DOSSIER DU COMPORTEMENT

La Société tient à jour un dossier sur tous les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Elle y conserve, sur une période de 2 ans :

- les infractions émises aux propriétaires et exploitants, ainsi qu'à leurs conducteurs;
- les résultats des contrôles effectués sur l'état mécanique de leurs véhicules lourds;
- les accidents « responsables » impliquant les véhicules lourds sous leur responsabilité.

2. L'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT ET LES INTERVENTIONS DE LA SOCIÉTÉ

À partir du dossier de chaque propriétaire et exploitant, la Société évalue le comportement de ceux-ci. Cette évaluation peut amener la Société à effectuer deux types d'interventions :

- acheminement de lettres aux personnes potentiellement à risque;
- transfert des dossiers les plus à risque à la Commission des transports pour l'imposition d'une mesure, le cas échéant.

3. L'ÉVALUATION DU COMPORTEMENT SUR ROUTE

Évaluation du propriétaire

L'évaluation du propriétaire de véhicules lourds est basée sur la fréquence à laquelle ses véhicules sont « mis hors service », à la suite d'inspections mécaniques effectuées sur ses véhicules. Une « mise hors service » consiste à empêcher un véhicule présentant une défectuosité majeure de circuler tant que la défectuosité n'a pas été réparée. Selon le nombre d'inspections effectuées, la Société intervient auprès d'un propriétaire dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) Lorsqu'un pourcentage élevé de ses véhicules ont été mis hors service à la suite de plusieurs inspections

En vertu de cette approche, la Société intervient auprès d'un propriétaire ayant un pourcentage élevé de véhicules mis hors service.

Cette approche est utilisée lorsque les véhicules d'un propriétaire ont fait l'objet d'un nombre minimal d'inspections. Par exemple, pour utiliser cette approche, les véhicules d'un propriétaire ayant entre 1 et 18 véhicules doivent avoir subi au moins 10 inspections au total.

Tableau 3 Interventions effectuées en fonction des différents % de véhicules mis hors service

INTERVENTION	% DE VÉHICULES MIS HORS SERVICE	
	Transport par camion	Transport de personnes
Lettre de premier niveau	de 20 à 24 %	de 10 à 14 %
Lettre de deuxième niveau	de 25 à 29 %	de 15 à 19 %
Transmission du dossier à la Commission	30 % et plus	20 % et plus

b) Lorsque les véhicules d'un propriétaire ont été fréquemment mis hors service à la suite d'un petit nombre d'inspections

Cette approche est utilisée lorsque les véhicules d'un propriétaire ont été mis hors service fréquemment, sans avoir fait l'objet du nombre minimal d'inspections requis pour utiliser la méthode du %. Par exemple, la Société interviendrait auprès des propriétaires de 1 à 18 véhicules qui auraient fait l'objet de moins de 10 inspections dès le moment où ils atteindraient le nombre de mises hors service indiqué dans le tableau 4.

Tableau 4 Interventions effectuées en fonction du nombre de véhicules mis hors service

INTERVENTIONS	Nombre de véhicules mis hors service	
	Transport par camion	Transport de personnes
Lettre de premier niveau	2	1
Lettre de deuxième niveau	3	2
Transmission du dossier à la Commission	4	3

Évaluation de l'exploitant

a) L'exploitant est évalué selon 4 volets:

	événements considérés
1. <u>sécurité des opérations</u>	(infractions en sécurité routière)
2. <u>implication dans les accidents</u>	(accidents " responsables ")
3. <u>conformité aux normes de charges</u>	(infractions aux normes de charges)
4. <u>comportement global</u>	(l'ensemble des événements précédents)

b) Pour chacun de ces volets un nombre de points est attribué aux événements considérés, selon leur gravité.

Le nombre de points suivants correspond aux différents types d'accidents:
4 points (accident avec blessés); 10 points (accident mortel).

Par ailleurs, le nombre de points correspondant aux différentes infractions varie de 1 (gravité la plus basse) à 5 (gravité la plus élevée). Voici des exemples des points attribués :

- 3 points (infraction pour dépassement des heures de conduite)
- 5 points (conduite en état d'ébriété)

c) Pour chacun des volets, les points sont additionnés et à l'atteinte d'un certain seuil le dossier est acheminé à la Commission des transports.

Il existe des seuils pour toutes les tailles de parc. Voici quelques-uns de ces seuils :

Tableau 5 Seuils en fonction des 4 volets d'évaluation et selon la taille du parc

Taille de parc	Transport par camion				Transport de personnes		
	Sécurité des opérations	Implication dans les accidents	Conformité aux charges	Comportement global	Sécurité des opérations	Implication dans les accidents	Comportement global
1	13	8	9	15	9	7	9
2	19	10	12	23	10	7	10
3	24	11	14	29	11	7	11
10	50	16	26	64	15	11	17
50	138	32	45	159	28	31	38

d) La Société intervient lorsque la personne se rapproche du seuil qui lui est applicable, et lorsqu'elle atteint ou dépasse ce seuil :

- à 50 % du seuil, la Société fait parvenir une lettre de premier niveau au propriétaire ou exploitant;
- à 75 % du seuil, la Société fait parvenir une lettre de deuxième niveau au propriétaire ou exploitant;
- à 100 % du seuil, le dossier est transmis à la Commission des transports.

Événements critiques

Certains événements graves constatés sur route entraînent une intervention immédiate de la Société. Voici la liste de ces «événements critiques»:

- tout accident mortel impliquant la responsabilité du conducteur du véhicule lourd ;
- toute défectuosité critique constatée sur route (les défectuosités critiques sont des défectuosités majeures aggravées);
- circuler avec un véhicule hors normes sans escorte policière, lorsqu'une telle escorte constitue une condition rattachée à un permis spécial de circulation ;
- circuler avec un véhicule hors normes sans permis spécial de circulation, alors qu'un permis de classe 6 ou 7 aurait été requis;
- circuler dans un tunnel avec des matières dangereuses;
- toute surcharge critique (trois situations sont possibles);
- toute action ayant comme principale cause un manquement à une disposition du Code de la sécurité routière ou d'un de ses règlements ou une négligence de la part du conducteur, de l'exploitant ou du propriétaire du véhicule lourd, et ayant causé un dommage significatif à la chaussée, à un pont ou à un viaduc, selon les barèmes qui seront établis par le ministère des Transports.

4. L'ÉVALUATION EN ENTREPRISE

L'inspection en entreprise vise à vérifier la conformité d'un propriétaire ou d'un exploitant à partir des dossiers qu'il doit tenir. Lors de l'inspection, des rapports d'infraction sont remis. Un certain nombre de points correspond à la gravité, de chaque infraction. Ces points sont additionnés, et il y a échec si le total des points dépasse un seuil pré-établi soit pour le volet propriétaire, soit pour le volet

exploitant. Il y a échec également si sont absents 20 % ou plus du nombre de dossiers de conducteurs ou du nombre de dossiers de véhicules requis d'être conservés.

**Tableau 6 Seuils d'échec (nombre de points) Volet propriétaire ou
exploitant**

Nombre de véhicules ou de conducteurs	Transport par camion	Transport de personnes
1	6	4
2	7	5
3	9	6
10	15	10
50	24	16

5. LES CONSÉQUENCES D'UN « ÉVÉNEMENT CRITIQUE » OU DE L'ÉCHEC À UNE INSPECTION

Un événement critique ou l'échec à une inspection entraînent normalement l'envoi d'une lettre d'avertissement. Par ailleurs, à la suite d'un de ces deux événements, la Société achemine automatiquement le dossier de la personne à la Commission des transports dans les cas suivants :

- un accident mortel responsable;
- la récurrence d'un événement critique à l'intérieur d'un intervalle de 1 an ou d'une récurrence d'un échec à l'inspection en entreprise à l'intérieur d'un intervalle de 2 ans;
- certaines combinaisons d'événements inscrites au dossier du propriétaire ou de l'exploitant.

C'est le cas, par exemple, lorsque le dossier d'un propriétaire est à l'étape d'une lettre de deuxième niveau, et qu'on constate une défectuosité critique sur un de ses véhicules.

6. LES MESURES IMPOSÉES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS

Lorsque la Société transmet un dossier à la Commission des transports, celle-ci décide de l'opportunité d'imposer des mesures à la personne concernée, et de modifier ou non sa cote. Les mesures imposées par la Commission peuvent être des correctifs, des sanctions ou des obligations; elles visent à régler les problèmes constatés. La Commission peut même aller jusqu'à retirer à une personne le droit d'exploiter ou de mettre en circulation des véhicules lourds. Voici quelques exemples de mesures:

- l'imposition de cours de formation obligatoires pour tous les conducteurs d'une entreprise;
- l'obligation de munir certains véhicules lourds d'un ordinateur de bord;

- l'obligation de fournir des rapports de contrôle périodiques.

La version révisée de la *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds* est accessible sur le site Internet de la Société (http://www.saaq.gouv.qc.ca/publications/lourds/pol_eval_2002f.pdf). Vous pouvez également commander gratuitement des exemplaires papier de la Politique en cliquant sur www.saaq.gouv.qc.ca/cgi-bin/documentation/saaq.cgi?type=individu ou en écrivant à l'adresse suivante :

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction des communications

C.P. 19950

Québec (Québec) G1K 8Y9