


Tragédie des Éboulements

Suivi des recommandations du coroner Luc Malouin



**Conférence de presse du ministre des Transports du Québec, monsieur Guy Chevrette,
et du ministre délégué aux Transports, monsieur Jacques Baril**

Québec, le 25 mars 1999


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-1: <i>Je recommande au ministère des Transports d'améliorer la signalisation des pentes raides au Québec par l'ajout de panneaux indiquant pour les véhicules circulant sur la route les différentes pentes d'une même côte (selon le modèle de la page 53 du présent rapport).</i></p>	<p>Nouveau panneau de signalisation indiquant les caractéristiques des côtes comprenant plusieurs pentes. Panneau installé aux Éboulements (Grande Côte) et à Petite-Rivière-St-François (Côte de la Martine).</p>	<p>Juin 1998</p>	<p>Terminer l'installation des nouveaux panneaux dans les côtes à risque, où cela est nécessaire.</p>	<p>Septembre 1999</p>	 Transports Québec




**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-2: <i>Je recommande au ministère des Transports d'améliorer la signalisation dans les aires de vérification des freins pour donner aux conducteurs le plus d'informations possibles le tout selon les modèles de la Colombie-Britannique (page 54 du présent rapport).</i></p>	<p>Conception de la nouvelle signalisation pour les aires de vérification des freins illustrant, notamment, le tracé de la côte et indiquant la vitesse recommandée.</p>	<p>Novembre 1998</p>	<p>Installer la signalisation sur le tracé dans les aires de vérification des Éboulements (Grande Côte) et de Petite-Rivière-St-François (Côte de la Martine).</p>	<p>Mai 1999</p>	
	<p>Élaboration en cours, avec la SAAQ, d'un panneau qui pourrait servir à indiquer aux conducteurs dans les aires de vérification, le type de ronde de sécurité à réaliser avant de descendre une côte.</p>	<p>En cours depuis novembre 1998</p>	<p>Normaliser le panneau indiquant la ronde de sécurité à réaliser et l'installer dans les aires de vérification.</p>	<p>Juin 1999</p>	

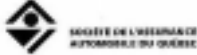
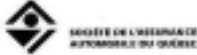
**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-3: <i>Je recommande au ministère des Transports de rendre obligatoire dès maintenant l'usage d'un frein moteur pour tout véhicule lourd circulant dans la Grande Côte.</i></p>	<p>Cette recommandation est faite dans la perspective où la Grande Côte ne serait pas reconstruite.</p> <p>Le Ministère a décidé de réaménager la Grande Côte, qui comprendra une aire de vérification des freins et un lit d'arrêt. Compte tenu de cette décision, cette recommandation nous apparaît moins appropriée pour l'instant.</p>	<p>Novembre 1998</p>	<p>Réaménager la Grande Côte.</p>	<p>Avril 1999 (début des travaux)</p>	


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
R-4: <i>Je recommande également au ministère des Transports de faire l'inventaire de toutes les régions où se retrouvent des côtes à risque et de rendre obligatoire dans ces régions l'usage d'un frein moteur pour les véhicules lourds y circulant.</i>	Conception d'une méthode tenant compte de l'échauffement des freins afin que chaque direction territoriale du MTQ établisse ses priorités. Le premier inventaire des pentes est terminé.	Novembre 1998	À partir de la méthode, chaque site sera analysé, et ceux à risque obtiendront la priorité dans un plan d'action. Élaborer un plan d'action, par priorité, pour chaque côte à risque.	À compter d'avril 1999	
	Une consultation avec l'industrie est en cours sur la possibilité de réglementer l'utilisation du frein moteur dans certaines régions.	En cours depuis septembre 1998	Terminer la consultation, notamment en ce qui concerne les modalités de mise en œuvre. Attendre la recommandation de la Table de concertation Gouvernement-Industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds relativement à cette technologie.	Avril 1999	
	Depuis quelques mois, une mesure de sensibilisation d'information des conducteurs de véhicules lourds sur le comportement à adopter dans les pentes est en préparation.	En cours	Le gouvernement examinera de façon prioritaire l'opportunité de rendre obligatoire l'installation de systèmes de ralentissement (frein moteur ou autres) sur les autobus scolaires. Mettre en œuvre les mesures de sensibilisation.	Novembre 1999	


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-5: <i>Je recommande à la SAAQ d'appliquer de façon stricte le règlement actuel sur les heures de conduite et de travail et d'informer l'industrie toute entière que les dégagements de responsabilité du conducteur ne seront plus tolérés ni admis de quelque façon que ce soit dans tous les cas où il est impossible pour le conducteur du véhicule autobus d'être véritablement au repos.</i></p>	<p>Les heures d'attente sont normalement considérées comme des heures travaillées à moins que l'employeur n'ait officiellement signifié par lettre de dégagement que le conducteur devait être au repos pendant ce temps.</p>				
	<p>La directive de la Société sur la lettre de dégagement (1990) reflète la position de toutes les administrations nord-américaines à ce sujet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La directive s'applique aux conducteurs d'autobus et de camions. • Elle spécifie déjà clairement que le conducteur doit être complètement dégagé de toute activité ou responsabilité pour pouvoir se considérer au repos. 	Août 1998	Discussions à tenir avec le groupe de travail du CCATM sur l'utilisation de la lettre de dégagement au Canada, à la suite de la demande faite en août 1998.	Été 1999	
	<p>Cette pratique est utile mais elle peut effectivement donner lieu à des abus : demande de révision de la lettre de dégagement au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM).</p> <p>Révision du <i>Règlement sur les heures de conduite et de travail</i> pour le rendre plus précis et pour régler les problèmes d'application (prépublication à la <i>Gazette officielle</i>).</p>	24 mars 1999	Entrée en vigueur de la modification réglementaire	Le 1 ^{er} juillet 1999	

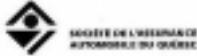
**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-6: <i>Je recommande à la SAAQ de rendre obligatoire lors des vérifications mécaniques annuelles ou bi-annuelles l'utilisation d'un dynamomètre de freins pour s'assurer de l'état mécanique des freins.</i></p>	<p>Le freinomètre est un instrument complémentaire à la vérification mécanique faite par un mécanicien.</p> <p>L'installation d'un freinomètre coûte en moyenne 100 000 \$.</p> <p>25 mandataires sur 160 utilisent déjà un freinomètre.</p> <p>Il s'agit du plus grand nombre de freinomètres utilisés dans une administration en Amérique du Nord.</p> <p>La Société, à l'occasion des appels d'offres pour les mandataires, favorise les entreprises utilisant un freinomètre.</p>	<p style="text-align: center;">Juin 1996</p>	<p>Pour tenir compte du plus petit nombre de vérifications à faire en région, la Société favorisera également les entreprises pouvant réaliser un essai de freinage avec décéléromètre (environ 100 \$) sur route ou piste aménagée.</p>	<p>Automne 1999</p>	


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-7: <i>Je recommande donc à la SAAQ de modifier son règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers pour y inclure :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>une définition du registre de vérification mécanique que doit compléter le conducteur;</i> 	<p>Toutes les composantes à vérifier par le conducteur avant le départ sont clairement indiquées dans le <i>Règlement sur les normes de sécurité</i>. Ces vérifications doivent être faites en tout temps.</p> <p>Il n'existe aucun formulaire officiel, mais la Société avait mis des modèles à la disposition des transporteurs.</p> <p>La Société a demandé au CCATM de convenir avec les provinces d'une forme standardisée pour faciliter le contrôle</p>	<p>Depuis 1989</p>	<p>Rédiger et faire adopter les modifications réglementaires pour que la liste des informations à vérifier par le conducteur paraisse obligatoirement sur le registre.</p> <p>Faire adopter cette obligation par le Conseil canadien des administrateurs de transport motorisé.</p>	<p>Automne 1999</p> <p>Octobre 1999</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> <i>l'incorporation de la vérification d'indicateurs visuels de l'ajustement des tiges de poussées des cylindres des freins lors de la ronde de sécurité;</i> 	<p>Pour rendre cette vérification obligatoire, il faut d'abord que ces indicateurs soient installés sur les véhicules lourds. La Société a coordonné l'essai de 4 indicateurs de différentes marques auprès de 20 entreprises, ce qui a permis de déterminer les plus performants.</p> <p>Dans le cas des autobus, il faut obligatoirement des indicateurs en cabine. Une demande a été adressée à Transports Canada afin d'évaluer l'opportunité de rendre obligatoires les indicateurs électroniques avec afficheur en cabine sur les véhicules lourds neufs.</p>	<p>Août 1998</p> <p>1998</p> <p>Décembre 1998</p>	<p>Continuer la promotion des indicateurs d'ajustement visuels et électroniques auprès des transporteurs.</p> <p>Incorporer la vérification des indicateurs lorsque présents dans la ronde de sécurité.</p> <p>Produire un article, pour les périodiques spécialisés, sur les caractéristiques à rechercher lors de l'achat d'indicateurs afin d'en maximiser la performance.</p> <p>Convaincre les autres administrations de la nécessité d'une réglementation obligeant la présence d'indicateurs visuels de l'ajustement des tiges de poussée.</p> <p>Assurer le suivi auprès de Transports Canada en ce qui concerne l'obligation pour les fabricants d'installer des indicateurs électroniques, avec afficheur en cabine, dans les véhicules lourds.</p>	


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-8: <i>Je recommande à la SAAQ de transmettre aux contrôleurs routiers et aux vérificateurs en entreprises une liste à jour des avis de 48 heures non réparés dans le délais.</i></p>	<p>L'avis de 48 heures émis par un contrôleur routier auquel le propriétaire n'a pas donné suite entraîne une interdiction de circuler inscrite au système informatique de la Société.</p> <p>L'avis de 48 heures est inscrit et accessible à tout le personnel de la Société :</p> <ul style="list-style-type: none"> • immédiatement s'il est émis en poste de contrôle; • après 20 jours au maximum s'il est émis en patrouille. <p>Un contrevenant intercepté par un agent de la paix doit rendre son véhicule conforme pour repartir avec celui-ci.</p>	<p>Depuis janvier 1997</p>	<p>L'avis sera accessible immédiatement dès que le système informatique aura été implanté dans les véhicules de patrouille</p>	<p>À compter de septembre 1999</p>	

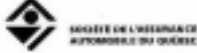
**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-9: <i>Je recommande à la SAAQ d'annuler ses directives internes concernant les autobus et à ce que ces dernières soient soumises aux mêmes vérifications que tout autre véhicule lourd.</i></p>	<p>Durant le parcours, si un contrôleur routier décèle une anomalie qui met en cause la sécurité des passagers, il intervient immédiatement.</p> <p>L'approche opérationnelle de la SAAQ, pour le contrôle du transport de personnes, consiste à vérifier à l'origine et à destination du trajet de l'autobus.</p> <p>Cette approche a été retenue pour des questions techniques et sécuritaires pour les passagers, comme partout en Amérique du Nord. En effet, pendant une inspection, il serait très dangereux pour leur sécurité, de laisser les passagers sortir d'un véhicule le long de la route ou sur un stationnement.</p> <p>Contrairement à ce qui est mentionné dans le rapport du Coroner Malouin, de nombreuses vérifications d'autobus ont été effectuées en 1998 (1908 vérifications).</p>	<p>Depuis janvier 1991</p>	<p>De plus, à l'occasion de l'enquête du Coroner, un projet a été déposé concernant l'utilisation de rampes pour faciliter la vérification des autobus. Ces rampes seront utilisées dès le printemps 1999</p>	<p>Printemps 1999</p>	

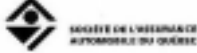

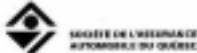
**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
R-10: <i>Je recommande de plus au président de la SAAQ de vérifier et de corriger dans les plus brefs délais les problèmes de communication qui existent au sein du contrôle routier.</i>	<p>Depuis l'arrivée de monsieur Raymond Boisvert en septembre dernier, plusieurs rencontres ont eu lieu avec les représentants de la Fraternité des constables en contrôle routier du Québec. Le vice-président a aussi effectué une tournée provinciale, l'automne dernier, ce qui lui a permis d'échanger sur les problématiques opérationnelles avec le personnel du contrôle du transport routier et de leur faire part de ses attentes en matière de contrôle.</p> <p>De plus, à compter du 6 avril prochain, un comité ministériel de relations professionnelles sera mis en place afin de permettre aux représentants des contrôleurs routiers et de l'employeur d'aplanir les difficultés.</p> <p>Enfin, depuis quelques mois, des comités paritaires portant sur la formation des ressources opérationnelles, le choix des véhicules et la santé et sécurité au travail (incluant le dossier des radiocommunications) ont été formés.</p>	<p>Automne 1998</p> <p>Le 6 avril 1999</p> <p>En cours</p>	Élaboration d'un plan d'action afin d'améliorer les relations et les échanges d'information entre les différents corps d'emploi (contrôleurs routiers, mécaniciens, inspecteurs en entreprise et gestionnaires).	Juin 1999	 <small>SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC</small>


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-11: <i>Je recommande l'abolition des quotas de billets d'infraction aux contrôleurs routiers et le remplacement par un système de gestion des ressources qui tienne compte de la nature du travail effectué par les contrôleurs qui s'apparente au travail d'un agent de la paix, ou, à titre d'exemple, une intervention pour un excès de vitesse ne prend pas la même place dans les statistiques qu'une enquête à la suite de voie de faits.</i></p>	<p>Il n'y a jamais eu de quotas à la Société. Il s'agit d'une mesure prise à la suite de moyens de pression des contrôleurs routiers qui entraînaient une baisse importante de productivité.</p> <p>L'évaluation du travail est faite en fonction du temps travaillé, du nombre de véhicules interceptés et du taux de non-conformité.</p> <p>La complexité et la durée d'une intervention par rapport à une autre est prise en compte au moment de l'analyse des données.</p>		<p>La Société est en train de revoir son système d'évaluation de la productivité du personnel opérationnel, en commençant par le travail des contrôleurs routiers. Il s'agit ici de se doter d'indicateurs de gestion significatifs permettant d'apprécier la performance du contrôle routier.</p> <p>D'ailleurs, le vérificateur général a demandé à la SAAQ, dans son rapport 1996-1997, d'avoir des indicateurs de gestion.</p>	<p>Juin 1999</p>	

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOIN**


RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-12: <i>Je recommande au ministre des Transports qu'il soit directement responsable de toute la législation touchant les véhicules lourds, notamment le règlement sur les heures de conduite et le règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers en lieu et place.</i></p>	<p>Le ministre des Transports est déjà directement responsable de toute la législation sur les véhicules lourds à titre de ministre responsable du MTQ, de la CTQ et de la SAAQ.</p> <p>Le partage des responsabilités entre la SAAQ et le MTQ suit sur les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'infrastructure et les charges et dimensions des véhicules relèvent du MTQ; • le comportement humain et les composantes liées à la sécurité du véhicule relèvent de la SAAQ. <p>Dans le cadre de son mandat de sécurité routière, au cours des derniers mois, la Société a notamment :</p> <p><i>pour les conducteurs de véhicules lourds :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • rendu éliminatoire l'examen sur la ronde de sécurité • rendues plus sévères les exigences pour l'obtention d'un permis • révisé le <i>Règlement sur les heures de conduite et de travail</i> pour le rendre plus précis et corriger certains problèmes d'application (en prépublication) <p><i>pour l'état mécanique des véhicules lourds :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • spécifié des exigences pour l'entretien préventif de base; • rendues plus sévères les normes pour les composantes mécaniques les plus à risque (freins, pneus et roues). 	<p>Février 1998</p> <p>Octobre 1998</p> <p>Décembre 1998</p> <p>Décembre 1998</p>			  

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**


RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-13: <i>Je recommande au ministre responsable du contrôle routier, en l'occurrence le ministre des Transports, de confier à la Sûreté du Québec le contrôle routier avec les budgets actuels et les ressources nécessaires à l'accomplissement adéquat de ce mandat.</i></p>	<p>La responsabilité du contrôle du transport routier était assumée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • avant 1984, par le ministère des Transports; • entre 1984 et 1991, par la Sûreté du Québec; • depuis 1991, par la Société de l'assurance automobile du Québec. <p>En 1990, les raisons qui ont amené le transfert à la SAAQ sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une meilleure intégration au niveau des normes, des politiques et des stratégies de contrôle; • un guichet unique pour l'industrie; • la complémentarité de l'action (contrôleurs, enquêteurs, mécaniciens et réseau de mandataires). <p>Dans son rapport, le Coroner mentionne qu'il y aurait des économies d'échelle à transférer le contrôle du transport routier à la Sûreté du Québec. Le transfert du contrôle du transport routier à la Sûreté du Québec n'apportera pas nécessairement d'économie d'échelle puisqu'il faudra maintenir deux corps d'emploi</p>		<p>La SAAQ proposera des solutions au Ministre pour améliorer la situation.</p> <p>Approbation de la demande de la SAAQ de 125 postes additionnels pour accomplir le mandat du contrôle du transport routier.</p> <p>Le ministre des Transports soumettra au gouvernement différents scénarios quant à la responsabilité du contrôle routier, comportant une analyse rigoureuse des avantages et des inconvénients de chaque option.</p>	<p>Avril 1999</p> <p>Automne 1999</p>	

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
R-13 (suite)	<p>spécifiques. En effet, l'inspecteur M. Mario Choquette, chef de la SQ, lors de son témoignage, a affirmé : «l'intérêt n'était pas là, les gens n'avaient pas appliqué pour aller en dessous des camions puis vérifier des freins puis regarder à gauche, à droite, ils avaient appliqué pour faire de la police et puis il est certain qu'on a fait une erreur. ... je suis capable de vous dire qu'une de nos erreurs a été de vouloir faire, d'un certain nombre de policiers, des contrôleurs routiers envers et contre tous».</p>				


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-14: <i>Je recommande à la Commission des Transports du Québec de mettre sur pied un examen des connaissances théoriques et pratiques au niveau de la sécurité et des obligations légales de tous les futurs requérants de permis de transport par autobus, lequel examen devrait être réussi par un dirigeant du requérant. De plus, la Commission des Transports doit mettre en place un mécanisme pour s'assurer qu'un dirigeant qualifié ou ayant les qualités requises demeure dans l'entreprise de transport.</i></p>	<p>Depuis l'été 1998, le formulaire de demande de permis d'autobus exige qu'un transporteur ou un utilisateur d'un tel véhicule réponde, de façon satisfaisante, à différentes questions tendant à garantir un accroissement de la sécurité.</p>	<p>Août 1998</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer comment mettre en œuvre la recommandation sans modification législative ou réglementaire. • Évaluer l'impact de son application sur les procédés ayant cours. • Établir un échéancier précis à cet égard en concertation avec les partenaires. 	<p>Juin 1999</p>	 <p>Commission des transports du Québec</p>


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**




RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-15: <i>Je recommande à la Commission des Transports de transmettre rapidement au ministre des Transports une demande détaillée de ses besoins en effectifs additionnels pour atteindre les buts fixés par la Loi.</i></p>			<p>Transmettre au ministre des Transports, d'ici juin 1999, l'évaluation des effectifs additionnels qui pourraient être requis pour atteindre les buts fixés par la loi et transmettre la demande détaillée</p>	<p>Juin 1999</p>	<p> Commission des transports du Québec</p>

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-16: <i>Je recommande au ministre des Transports d'allouer des budgets supplémentaires à la Commission des Transports pour qu'elle puisse engager le personnel requis pour une application rigoureuse et dans des délais raisonnables la nouvelle Loi sur l'encadrement du transport.</i></p>	<p>Le noyau dur de délinquants a été estimé à 5 %, ce 5 % étant responsable de 16 % des accidents et de 25 % des infractions.</p> <p>Le nouvel encadrement du transport routier donne des moyens pour agir sur ce 5 %. La CTQ n'aura donc pas à sanctionner 15 000 dossiers de délinquants par année.</p>		<p>Il avait été prévu dans la <i>Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds</i> que la CTQ aurait les effectifs requis.</p>	<p>1999 et suivantes</p>	 <p>Commission des transports du Québec</p>

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**


RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-17: <i>Je recommande au ministre des Transports d'amender la Loi sur les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds afin de faire en sorte qu'il appartienne à la Commission des transports d'établir les barèmes d'intervention et de rendre obligatoire pour la SAAQ de transmettre tous les dossiers des transporteurs à la Commission à sa demande.</i></p>	<p>Au moment de l'adoption du projet de loi 430, l'Assemblée nationale a consacré le partage des rôles stipulé dans la loi, confirmant ainsi les responsabilités de la SAAQ en ce qui a trait à la politique d'évaluation et celle de la CTQ en ce qui a trait aux sanctions. Une telle répartition évitait à un organisme d'être à la fois juge et partie.</p> <p>La politique d'évaluation doit rendre explicites les règles qui permettront l'identification des propriétaires et exploitants les plus à risque et, le cas échéant, le transfert de leur dossier à la CTQ. Elle encadrera ainsi très clairement les actions de la SAAQ.</p> <p>Le gouvernement a privilégié la formule d'une politique à celle d'un règlement, de manière à en faciliter au besoin, la mise à jour. Il a toutefois exigé que la Société consulte des représentants de l'industrie et tienne compte des décisions que la CTQ rendra.</p>		<p>Le ministre des Transports évaluera l'opportunité d'inscrire cette politique dans un cadre réglementaire.</p>	<p>Juin 1999</p>	

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
R-17 (suite)	<p>Élaboration de la politique par la SAAQ en collaboration avec le MTQ et le CTQ.</p> <p>Séances de travail avec l'industrie</p>	<p>Novembre 1998</p> <p>Février 1999</p>	<p>Rencontres avec 40 associations de transporteurs.</p> <p>Approbation de la politique par le ministre.</p> <p>Séances d'information destinées aux propriétaires et exploitants dans 28 villes.</p> <p>Formation des agents de la paix (contrôleurs, policiers municipaux et SQ).</p> <p>Entrée en vigueur et phase transitoire.</p> <p>Premières évaluations au moyen de la politique.</p>	<p>Mars-avril 1999</p> <p>Fin avril 1999</p> <p>Mai-juin 1999</p> <p>Mai-juin 1999</p> <p>Le 1^{er} juillet 1999</p> <p>Début de l'an 2000</p>	 Commission des transports du Québec  SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC  Transports Québec

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-18: <i>Je recommande à Transport Canada de continuer toutes ses études entreprises sur le port de la ceinture de sécurité dans les autobus et de faire rapport au public et à l'industrie dans les meilleurs délais.</i></p>				


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-19: <i>Je recommande au ministre des Transports de financer la mise sur pied et l'élaboration d'une norme pour le domaine du transport par autobus afin de permettre au Bureau des normes du Québec de mettre sur pied cette norme, dans les plus brefs délais.</i></p>	<p>Au début de mars, le Ministère a accepté le principe de financer ce dossier.</p>	<p>Mars 1999</p>	<p>Le Ministère fera partie du Comité de suivi formé par l'Association des propriétaires d'autobus du Québec.</p>	<p>Juin 2000</p>	


**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-20: <i>Je recommande à l'Association des propriétaires d'autobus du Québec de participer à l'élaboration de cette norme et ultérieurement, à promouvoir auprès de ses membres la certification à cette norme.</i></p>				

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-21: <i>Je recommande au Ministère des transports de se faire le promoteur auprès des organismes nord-américains de transport d'un projet de réglementation visant à rendre obligatoire d'utilisation d'ordinateur de bord dans les véhicules lourds, et ce, dans les meilleurs délais.</i></p>	<p>À la demande du Québec, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé a reconnu l'urgence de réviser les dispositions sur les heures de conduite et sur le contrôle du registre.</p>	<p>En cours</p>	<p>Projet pilote</p>	<p>Juin 2000</p>	
	<p>Discussions à la Table de concertation Gouvernement/ Industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds sur cette technologie.</p>	<p>En cours</p>	<p>Identifier, à la Table de concertation, les avantages économiques et en matière de sécurité liés à cet outil. Communiquer l'information aux autres administrations américaines.</p>	<p>Juin 2000</p>	

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-22: <i>Je recommande à la table de concertation d'inviter à la table centrale des représentants des usagers de la route qui ne font pas partie de l'industrie du transport afin que toute solutions proposées tiennent compte de tous les utilisateurs de la route.</i></p>	<p>Le Club Automobile (CAA) a déjà fait partie d'un groupe de travail de la Table de concertation Gouvernement/Industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds, tout comme la Ligue de sécurité du Québec.</p>	<p>Novembre 1998</p>	<p>Nous inviterons les représentants des usagers à intégrer la table centrale.</p>	<p>Été 1999</p>	

**TRAGÉDIE DES ÉBOULEMENTS
SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU CORONER LUC MALOUIN**

RECOMMANDATION	RÉALISATIONS À CE JOUR	DATE	INTERVENTIONS À TERMINER	ÉCHÉANCIER	ORGANISME
<p>R-23: <i>Je recommande à la table de concertation mise sur pied par le Ministère des Transports de se pencher sur les problèmes économiques des transporteurs voulant respecter toute la réglementation et d'apporter des pistes de solutions pour trouver des incitatifs économiques pour les entreprises de transport qui ont comme objectif la conformité légale et réglementaire.</i></p>	<p>La Table de concertation Gouvernement/Industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds a déjà discuté de programmes qui permettraient aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds qui se conforment, de bénéficier de mesures d'encouragement.</p>	<p>Août 1998</p>	<p>Recevoir les recommandations de la Table de concertation Gouvernement/Industrie sur la sécurité routière des véhicules lourds et évaluer les suites à y accorder.</p>	<p>Mai 1999</p>	