

## TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS .....	II
TABLE DES MATIÈRES .....	III
LISTE DES SIGLES ET ACRONYME .....	VI
LISTE DES TABLEAUX.....	VII
INTRODUCTION.....	1
<b>I MANDAT, MANDANT ET MÉTHODOLOGIE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Description du mandat.....</b>	<b>3</b>
<b>2 Présentation du mandant.....</b>	<b>3</b>
2.1. La mission.....	3
2.2. La vision.....	4
2.3. Les valeurs de l'organisation .....	4
2.4. La structure organisationnelle de Contrôle routier Québec .....	5
<b>3 Méthodologie.....</b>	<b>5</b>
3.1. Analyse documentaire .....	6
3.2. Des entrevues individuelles .....	8
3.3. L'observation directe .....	8
<b>II ANALYSE DU FONCTIONNEMENT ET ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DES COÛTS DES ACCIDENTS ET D'INDEMNITÉS .....</b>	<b>10</b>
<b>1 Élaboration du modèle logique de Contrôle routier Québec.....</b>	<b>10</b>
<b>2 Fonctionnement et ressources de Contrôle routier Québec.....</b>	<b>13</b>
2.1. Ressources financières .....	13
2.2. Ressources humaines.....	14

**3 Évaluation économique des coûts des accidents corporels et des coûts d'indemnités  
15**

- 3.1. Analyse de victimes d'un accident impliquant un camion ou un tracteur routier..... 16
- 3.2. Analyse du coût d'indemnisation..... 17

**III ANALYSE COÛTS-AVANTAGES..... 19**

**1 Présentation de la situation actuelle *ou statu quo* ..... 19**

**2 Présentation des deux scénarios ..... 21**

**3 Les avantages économiques pour le gouvernement..... 23**

- 3.1. Gains / pertes liés aux droits de conformité de l'immatriculation suite au contrôle sur route  
23

- 3.2. Gains / pertes au gouvernement liés aux infractions qui résulte aux surcharges ..... 24

- 3.3. Gains/ pertes pour paiement des droits et redevances à la Commission des transports du Québec  
(CTQ) 25

- 3.4. Gains / pertes des revenus liés aux encaissements des permis spéciaux par le ministère des  
Finances ..... 26

- 3.5. Gains / pertes des sommes perçues par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour les  
permis spéciaux 633..... 27

- 3.6. Gains / pertes des ventes des vignettes de certificats de vérification mécanique (CVM) par la  
SAAQ 28

**SOMMAIRE DES AVANTAGES ÉCONOMIQUES AU GOUVERNEMENT .... 29**

**4 Les avantages économiques pour la société québécoise ..... 30**

- 4.1. Diminution des coûts liés aux victimes de la route pour la société québécoise ..... 30

- 4.2. Économie pour la Société de l'assurance automobile du Québec ..... 32

- 4.3. Économie pour la Commission de la santé et de la sécurité du travail..... 33

- 4.4. Économie pour le regroupement des assureurs automobiles ..... 34

4.5. Contribution à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement (CO2) .....	35
4.6. Réduction des coûts d'entretien de l'infrastructure routière .....	40
<b>5 Analyse de la sensibilité.....</b>	<b>44</b>
<b>IV RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS.....</b>	<b>46</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>49</b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b>56</b>

## **LISTE DES SIGLES ET ACRONYME**

CRQ : Contrôle routier Québec

CSST : Commission de la santé et de la sécurité du travail

CTQ : Commission des transports du Québec

CVM : Certificats de vérification mécanique

CVSA : Commercial Vehicle Safety Alliance

ÉNAP : École nationale d'administration publique

ETC : Équivalent temps complet

GES : Gaz à effet de serre

LATMP : La loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles

LSST : La loi sur la santé et la sécurité du travail

MTQ : Ministère des Transports du Québec

PECVL : Propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

PEP : Programme d'entretien préventif

PEVL : Propriétaires et exploitants de véhicules lourds

RIR : Rapport d'intervention sur route

SAAQ : Société d'assurance automobile du Québec

VVS : La valeur de la vie statistique

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Recettes liées à la conformité de l'immatriculation .....	24
Tableau 2 : Recettes liées aux infractions résultant des surcharges .....	24
Tableau 3 : Redevances pour la commission des transports du Québec .....	26
Tableau 4 : Revenus encaissés par le ministère des Finances pour les permis spéciaux ..	27
Tableau 5 : Sommes perçues pour le ministère des Transports du Québec .....	28
Tableau 6 : Recettes pour la vente des vignettes CVM pour la SAAQ.....	28
Tableau 7 : Résumé des avantages économiques pour le gouvernement .....	29
Tableau 8 : Calcul du coût total des victimes décédées et avec blessures graves .....	32
Tableau 9 : Estimation du coût lié aux victimes de la route.....	32
Tableau 10 : Économies des coûts d'indemnités estimées par la SAAQ et CSST .....	34
Tableau 11 : Économies de règlement des sinistres versés par le regroupement des assureurs automobiles .....	34
Tableau 12 : Coût global de la pollution et de GES .....	39
Tableau 13 : Réduction des coûts liés à la pollution et aux émissions de gaz à effet de serre	39
Tableau 14 : Coûts liés à l'entretien de la chaussée dû aux surcharges de véhicules lourds	41
Tableau 15 : Résumé des avantages économiques pour la société québécoise .....	42
Tableau 16 : Résumé des avantages économiques .....	43
Tableau 17 : Analyse de la sensibilité (en million de dollars) .....	45

## INTRODUCTION

Le présent rapport s'inscrit dans le cadre d'un stage pour l'obtention de la maîtrise en administration publique, concentration en évaluation des programmes publics pour analyste à l'École nationale d'administration publique (ÉNAP). Le stage est réalisé au sein de Contrôle routier Québec (CRQ), une agence autonome de service qui fait partie de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ).

Ce stage vise à évaluer l'impact économique de Contrôle routier Québec, et ce dans le contexte global de la mondialisation où les échanges commerciaux augmentent et la concurrence prend de la place. Les besoins de transport des entreprises émanent de la nécessité de faire circuler des flux de personnes et de biens, mais de plus en plus, il convient non seulement de transporter ces flux, de les faire circuler, d'assurer leur transfert, mais aussi d'organiser la circulation de ces flux. La circulation efficace des biens dépend de la capacité de contrôler et de réguler les flux afin d'assurer la sécurité routière et de veiller au maintien de l'équité concurrentielle.

Plus particulièrement, le mandat du stage consiste à calculer le coût d'un contrôleur routier et analyser les coûts- avantages économiques de Contrôle routier Québec.

Le besoin de réaliser ce mandat est venu, entre autres, du fait que le rôle et les impacts de CRQ ne sont pas connus par tous et parfois même par ses partenaires comme l'a démontrée l'analyse de la lecture de l'environnement interne et externe de l'organisation.

Dans ce contexte et conformément aux orientations stratégiques de CRQ pour les années 2010-2012, Contrôle routier Québec, parmi ses objectifs et les actions qu'elle s'est donné de faire connaître à la population son rôle et ses impacts sur la sécurité routière et produire des analyses sur les accidents impliquant des véhicules du transport des personnes et des biens.

Le livrable du mandat du stage consiste à produire un rapport visant à faire une estimation du coût d'un contrôleur routier, à analyser les dommages corporels d'un accident impliquant un véhicule lourd et à faire une analyse coûts-avantages économiques du Contrôle routier Québec en faisant une comparaison entre le maintien du nombre de contrôleurs routiers et l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers à 40 selon des hypothèses, et des scénarios plausibles.

Ce rapport est organisé en quatre grandes parties. La première partie est consacrée à la description du mandat du stage, la présentation de l'organisation et la méthodologie suivie. La deuxième partie traite le fonctionnement de CRQ et l'évaluation économique des coûts des accidents corporels et des coûts d'indemnités. La troisième partie présente l'analyse coûts-avantages de CRQ, avec une approche qui permet de comparer les avantages économiques entre deux scénarios et faire le meilleur choix. La dernière partie présente les résultats et les recommandations de l'analyse.

# **I MANDAT, MANDANT ET MÉTHODOLOGIE**

## **1 Description du mandat**

Le mandat du stage consiste à faire une évaluation d'impact économique pour Contrôle routier Québec. L'étude s'articule autour des sujets suivants :

- étude de l'apport financier que CRQ rapporte au gouvernement versus le coût total de son fonctionnement;
- étude des dommages corporels d'un accident impliquant un véhicule lourd;
- contribuer à l'analyse de l'impact sur la protection du réseau routier.

Le mandat répondait aux objectifs suivants :

- déterminer les informations nécessaires à l'analyse;
- consulter les personnes-ressources pour recueillir et comprendre les informations;
- analyser les informations recueillies et les traiter.

## **2 Présentation du mandant**

### **2.1. La mission**

Depuis 1991, Contrôle routier Québec est devenue une agence qui relève de la Société de l'assurance automobile du Québec. CRQ a reçu le mandat de vérifier, sur l'ensemble du territoire québécois, si les normes, lois et règlements régissant l'industrie du transport des biens et des services et toutes autres lois édictées par



le gouvernement 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. Dans le but de contribuer à l'atteinte des objectifs gouvernemental, CRQ a pour objectifs de :

- améliorer la sécurité des usagers de la route;
- assurer la protection du réseau routier;
- maintenir l'équité concurrentielle dans le domaine du transport des personnes et des biens.

## **2.2. La vision**

Depuis 2008, Contrôle routier Québec est reconnu comme la référence dans le domaine du transport des personnes et des biens grâce à son expertise unique et comme *un acteur indispensable*, afin que les routes du Québec soient les plus sécuritaires au monde par l'engagement, les compétences et le professionnalisme de chaque membre de son équipe.

## **2.3. Les valeurs de l'organisation**

Contrôle routier Québec adhère aux mêmes valeurs organisationnelles de la Société de l'assurance automobile du Québec.

### ***La rigueur***

Chaque employé s'assure de rendre les services ou livrer les produits avec professionnalisme et intégrité. Cette valeur implique que chacun est responsable d'obtenir des résultats de qualité au meilleur coût, tout en étant équitable envers la clientèle.

### ***La cohérence***

Les actions entreprises et les gestes posés concordent avec les engagements pris et les messages communiqués. Chacun a la responsabilité de se soucier des impacts de leurs décisions sur l'organisation et sur la population.

### ***Le respect***

Chaque personnel est responsable de créer et de maintenir la confiance auprès de la population, les partenaires et ses collègues. Pour se faire, tous font preuve de transparence, d'écoute, de reconnaissance et d'ouverture à la différence.

## **2.4. La structure organisationnelle de Contrôle routier Québec**

Contrôle routier Québec se compose de cinq directions générales : La Direction stratégique composée de trois services et la Direction générale du soutien administratif et opérationnel qui comprend la Direction du soutien administratif, la Direction du soutien aux opérations; ainsi que trois directions régionales (Québec et Est-du-Québec, Centre-du-Québec et périphéries et Grand-Montréal) desquelles relèvent 14 centres de services de contrôle routier. Toutes relèvent de la vice-présidence et direction générale Contrôle routier<sup>1</sup>.

## **3 Méthodologie**

Vu les caractéristiques spécifiques du mandat (mandat large et qui nécessite des données quantitatives et qualitatives), le choix de la méthode coûts-avantages permet d'identifier et quantifier les bénéfices et les coûts du contrôleur routier, en les comparant sur une base monétaire. La démarche méthodologique de

---

<sup>1</sup> Voir en annexe 1 : l'organigramme de Contrôle routier Québec.

l'évaluation de l'impact économique repose sur diverses sources de données comportant à la fois un aspect qualitatif et quantitatif. Les principales sources de collecte de données sont les suivantes : l'analyse documentaire, les entretiens et l'observation directe.

### **3.1. Analyse documentaire**

La revue documentaire est essentielle pour cueillir de l'information sur l'organisation, son fonctionnement, ses activités, ses réalisations ses impacts et ses ressources. Les informations collectées ont été primordiales pour comprendre l'organisation afin de répondre aux objectifs définis dans le mandat de stage.

Or, il s'est avéré nécessaire de débiter par une revue de la documentation de base : rapports annuels de gestion, plans d'actions de CRQ, plan stratégique, les informations disponibles sur l'intranet, etc.

Pour se faire et afin de répondre à notre mandat de stage, l'analyse a nécessité trois étapes pour recueillir de l'information : identification, classification et quantification et enfin l'analyse et présentation.

#### ***Étape 1 : identification***

Cette étape exige le recensement et l'énumération des données à partir des rapports annuels de gestion pour constituer un modèle logique qui donne une image sur le fonctionnement de CRQ pour atteindre des résultats<sup>2</sup>. Ce modèle dresse un organigramme représentant, les cibles, les objectifs, les principales

---

2. Le François, Sylvie (2008). « Cours principe, processus et méthodes d'évaluation des programmes publics », *Présentation power point*, Montréal.

activités, les résultats et les effets. Ces informations concernant l'inventaire des effets du CRQ dont on doit tenir compte dans notre analyse des bénéfices.

### ***Étape 2 : classification et quantification***

Cette étape assure la classification de ces différents effets en termes d'avantages et de coûts sur le plan de l'efficacité économique.

Les informations sur les coûts-avantages permettent d'étudier les impacts de CRQ en termes d'efficacité. Dans ce sens, une compréhension globale du budget est nécessaire afin de quantifier le coût du contrôleur routier versus ces avantages sociaux en valeur monétaire.

Les principales sources d'informations consultées pour quantifier les coûts et les avantages sont : les charges annuelles de CRQ, le tableau de bord de gestion de CRQ, le résumé d'une étude préparé pour Transports Canada « Vers une estimation des coûts socio-environnementaux des transports au Canada », les bilans statistiques de la SAAQ et d'autres revues de littérature.

### ***Étape 3 : analyse et présentation***

Cette étape vise à analyser et présenter l'information pertinente en faisant des constats et des hypothèses à partir de l'analyse des trois parties de l'étude : le fonctionnement de CRQ, l'analyse des dommages corporels d'un accident impliquant un véhicule lourd et la quantification des bénéfices. Ces informations recueillies permettront de déterminer la valeur ajoutée qu'un contrôleur routier peut rapporter à la société et au gouvernement. Les principales sources d'informations utilisées pour documenter cette partie sont : les bilans statistiques de la SAAQ, le tableau de bord de gestion de CRQ, la CSST, d'autres ministères et autres.

### **3.2. Des entrevues individuelles**

Deux types d'entrevues ont été utilisés lors du stage, à savoir : l'entrevue semi-structurée et l'entrevue non structurée ou libre.

L'entrevue semi-structurée : deux entrevues semi-structurées ont été organisées avec le service de l'actuariat de la SAAQ et la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) afin de clarifier les informations déjà collectées concernant les indemnités versées aux victimes suite aux accidents. La base de ces calculs ainsi que la clarification de quelques définitions (victimes, l'agent causal ou la catégorie de véhicule impliqué, etc.).

L'entrevue non structurée, a été utilisée fréquemment par la stagiaire avec une approche exploratoire pour obtenir des informations générales concernant plusieurs aspects (comptable, opérationnel, organisationnel, réglementaire, etc) et pour valider les constats et les hypothèses qu'on a dégagées suite à notre analyse. Cette opération a été utilisée tout au long du stage avec la chef du service de la planification et du développement et un sergent désigné par CRQ pour son expertise opérationnelle.

### **3.3. L'observation directe**

L'observation directe a été essentielle pour bien comprendre l'organisation. Cette méthode de collecte de données a été omniprésente durant toute la période du stage, que ce soit au niveau opérationnel qu'au niveau administratif.

Au niveau opérationnel et dans le but de bien comprendre le travail des contrôleurs routiers sur route, une visite sur le terrain à un poste de contrôle a été organisée par un sergent afin de comprendre les tâches effectuées par le

contrôleur routier lors des interceptions des véhicules lourds. Plusieurs informations ont été échangées au cours de cette visite sur les opérations de contrôle, les infractions données, les problèmes et difficultés rencontrés par les contrôleurs en général.

Au niveau administratif, la stagiaire a assisté à plusieurs présentations de CRQ, une présentation du Vice président de CRQ accompagné des deux directrices : de la Direction générale du soutien administratif et opérationnel et de la Direction stratégique. Cette présentation a été l'occasion de mieux comprendre l'organisation hiérarchique de CRQ, les tâches et fonctions de chaque direction, partager et clarifier la mission et la vision de l'organisation ainsi que ses valeurs.

Une autre présentation de la Direction stratégique sur la planification stratégique du CRQ pour l'année 2010-2012 a été une occasion de comprendre les grandes orientations stratégiques de CRQ, les actions qu'elle vise à réaliser pour atteindre ses objectifs qui traduisent sa mission et sa vision.

En plus de ces présentations, la stagiaire a participé aux réunions mensuelles du service de la planification et du développement. Ces réunions sont une occasion de recueillir différentes informations sur les activités réalisées, les démarches en cours et sur les contraintes rencontrées par l'organisation.

## **II ANALYSE DU FONCTIONNEMENT ET ÉVALUATION ÉCONOMIQUE DES COÛTS DES ACCIDENTS ET D'INDEMNITÉS**

Dans la section 1 on présente le modèle logique de CRQ, on propose dans la section 2 le fonctionnement et les ressources de Contrôle routier Québec en donnant une estimation du coût d'un contrôleur routier.

### **1 Élaboration du modèle logique de Contrôle routier Québec**

La figure 1 ci-après présente le modèle logique de CRQ. Il constitue une description sommaire de CRQ ainsi que sa logique d'intervention. Ce cadre explicite la théorie de CRQ dans la mesure où il décrit sa raison d'être, ses cibles et ses objectifs, les liens entre les activités, les résultats réalisés et les effets à court, moyen et long terme.

**Figure 1 Modèle logique de CRQ.**

<b>Raison d'être</b>	Le transport de biens et des personnes a besoin d'être régulé pour maximiser ses retombées (économiques, environnementaux, sécurités, santé, etc.)		
<b>Cible</b>	<b>Cible directe</b> Réglementer le transport routier des personnes et des biens sur route et en entreprise	<b>Cible intermédiaire</b> Sécurité des usagers de la route et protection du réseau routier québécois	<b>Cible ultime</b> Bien-être de la société québécoise et prospérité économique
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminuer le taux de non-conformité</li> <li>▪ Réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diminuer la dégradation du réseau routier québécois</li> <li>▪ Veiller au maintien de l'équité concurrentielle des entreprises</li> </ul>
<b>Activités</b>	L'organisation des opérations de contrôle sur route et en entreprise	La prévention et la sensibilisation en matière de sécurité routière	La mise en œuvre du programme de vérification mécanique obligatoire
<b>Clientèle et partenaires</b>	<b>Clientèle directe</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Propriétaires, exploitants et conducteurs de véhicules lourds,</li> <li>▪ Propriétaires et conducteurs de taxis et limousines</li> <li>▪ Entreprises qui utilisent le service de transport routier (ex. : les clients des transporteurs).</li> </ul>		<b>Partenaires / bénéficiaires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les municipalités; la Sûreté du Québec et les corps municipaux de police; la Société d'automobile de Québec ; les mandataires en vérification mécanique; les ministères (Transport, Environnement, Revenus, etc.); les organismes publics; les associations en lien avec le transport de biens et des personnes; autres intervenants d'urgence; les usagers de la route; les contribuables.</li> </ul>
<b>Résultats 2008</b>	<b>Interventions des contrôleurs routiers</b>	<b>Relation externe et partenariats</b>	<b>Planification organisationnelle et gestion administrative</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 99 688 mouvements de transport vérifiés sur route</li> <li>▪ 35 105 infractions</li> <li>▪ 567 interventions en entreprises</li> <li>▪ 7532 inspections mécaniques complètes de niveau 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Participation à 3 rencontres de la table québécoise de la sécurité routière</li> <li>▪ 13 rencontres des tables de concertation régionales</li> <li>▪ 3 rencontres du comité consultatif</li> <li>▪ 2 journées portes ouvertes</li> <li>▪ Réalisation d'un sondage auprès de l'industrie sur (RIR)</li> <li>▪ Réalisation d'un plan de communication et mise en œuvre de plusieurs activités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Description et analyse de 42 sous activités</li> <li>▪ Définition de la vision de CRQ</li> <li>▪ 227 contrôleurs routiers certifiés selon la méthode de CVSA</li> <li>▪ 11% des mandataires en vérification mécanique actifs ont subi un contrôle de qualité administratif</li> <li>▪ 6.1% de la masse salariale consacrée à des activités de formation du personnel</li> </ul>



**Figure 1 Modèle logique de CRQ.**

Effets de CRQ	Effets à court terme	Effets à moyen terme	Effets à long terme
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Augmentation des recettes liées aux droits de conformité de l'immatriculation;</li> <li>▪ Paiement des droits et redevances aux gouvernements ;</li> <li>▪ Économie des coûts au niveau des interventions d'urgence (Ambulance, policiers,...)</li> <li>▪ Économie des coûts d'indemnisation versée par la CSST et la SAAQ suite aux accidents</li> <li>▪ Économie liée aux coûts d'indemnisation des dommages matériels pour les assureurs</li> <li>▪ Diminution du nombre d'accidents et de victimes de la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réduction des coûts de conservation du réseau routier : conservation des chaussées et des structures routières</li> <li>▪ Réduction des coûts de dénonciation et des plaintes</li> <li>▪ Renforcement des mesures causées par l'illégalité dans le transport (concurrence déloyale, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Contribution à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement (Bruit, pollution, GES, etc.)</li> <li>▪ Réduction des troubles pulmonaires et cardiaques</li> <li>▪ Diminution des conséquences socio-économiques, suite aux accidents</li> </ul>

## **2 Fonctionnement et ressources de Contrôle routier Québec**

Il est d'abord essentiel de connaître la structure des ressources de CRQ : financières et humaines. Cette partie va nous permettre de dresser un portrait détaillé des différentes rubriques du budget de CRQ et de ses ressources humaines. Dans un premier temps, nous analysons les ressources financières et dans un deuxième temps les ressources humaines.

### **2.1. Ressources financières**

Cette étape est nécessaire afin de préciser la composition actuelle des charges de CRQ, d'évaluer le coût moyen d'un contrôleur routier et de permettre aux gestionnaires de connaître les dépenses variables et fixes liées aux contrôleurs routiers.

Cependant, au cours de l'évaluation du coût d'un contrôleur routier, il s'est avéré difficile de donner une estimation réelle à cause de la complexité de dissocier certaines dépenses liées directement aux contrôleurs routiers des dépenses générales de CRQ et la difficulté d'avoir la ventilation de certaines dépenses en détail puisqu'il y a des achats qui se font par d'autres vice-présidences de la SAAQ.

On peut distinguer deux types de coûts :

- coûts variables : liés directement aux contrôleurs routiers, exemples : salaires et charges sociales, formation, vêtements et équipements divers pour chaque contrôleur routier, voitures, etc.
- coûts fixes : liés généralement au fonctionnement général de CRQ, exemple : loyer, matériel informatique, communication, etc.

Néanmoins, nous avons pu estimer le coût moyen d'un contrôleur routier<sup>3</sup> pour l'année 2008 à environ 218 221 \$. L'estimation de ce coût moyen est calculée en divisant les dépenses globales de CRQ<sup>4</sup> par le nombre total de contrôleurs routiers de la même année. Ce coût varie en fonction du nombre de contrôleurs routiers et des dépenses de CRQ.

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers entraîne l'augmentation des coûts variables, mais n'affectent pas ou peu les coûts fixes. Donc si on augmente le nombre de contrôleurs routiers et que les dépenses demeurent fixes, le coût moyen diminue.

Cependant, il faut préciser qu'en raison de la limite du stage dans le temps et la difficulté de dissocier les coûts variables et les coûts fixes, nous n'avons pas pu calculer le coût réel, mais nous avons donné une estimation du coût moyen d'un contrôleur routier.

## **2.2. Ressources humaines**

L'analyse du portrait des ressources humaines de CRQ est d'autant plus importante.

L'effectif global du Contrôle routier Québec<sup>5</sup> en 2008 est d'environ 426 ETC dont 141 personnels d'encadrement et de soutien administratif soit 33 %, 256

---

<sup>3</sup> Voir en annexe 2 : l'évolution du coût moyen d'un contrôleur routier.

<sup>4</sup> Voir en annexe 3 : les dépenses globales de CRQ pour l'exercice terminé le 31 décembre 2008.

<sup>5</sup> Voir en annexe 4 : l'évolution de l'effectif de CRQ.

contrôleurs routiers sur route soit 60 %, 24 contrôleurs routiers en entreprise soit 7 % et 5 contrôleurs routiers en vérification mécanique soit 1 %.

Contrôle routier Québec est interpellé par les différents éléments qui marquent son environnement externe et interne. Les départs à la retraite, les mutations ou affectations, ainsi que l'amélioration des façons de faire font que la catégorie d'emploi pour le personnel d'encadrement et de soutien administratif a diminué de 4 % en 2009 par rapport à 2003. Le corps d'emploi de contrôleurs routiers (sur route et en entreprise) a enregistré une augmentation de 6 % en 2009 par rapport à 2003. Cette catégorie d'emploi est la plus préoccupante pour CRQ en matière de remplacement. Cependant, on constate le départ de 131 contrôleurs<sup>6</sup> entre 2003-2009, dont 116 contrôleurs routiers sur route et en entreprise suite à un prêt de service, un changement de carrière ou un départ à la retraite, etc. ce qui représente une moyenne annuelle d'environ 17 contrôleurs par an (6 %). D'autant plus que le recrutement se fait par cohorte il est nécessaire de suivre une formation de base de 21 semaines avant d'entrer en fonction.

Au regard de ces éléments d'analyse, l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers est bien située par rapport à l'environnement interne et externe et le contexte est favorable pour justifier une telle augmentation.

### **3 Évaluation économique des coûts des accidents corporels et des coûts d'indemnités**

La question de la sécurité routière est une préoccupation gouvernementale. Le cadre législatif en matière de sécurité des véhicules lourds a été adapté aux

---

6. Le total de contrôleurs routiers représente : les contrôleurs routiers sur route, en entreprise et en vérification mécanique

réalités économiques et sociales. Plusieurs nouvelles responsabilités ont été attribuées aux différents intervenants en matière de sécurité dans le transport de véhicules lourds.

Malgré les progrès réalisés en matière de sécurité routière, les accidents de la route continuent de tuer et de blesser un nombre important de personnes et affectent négativement les familles et les proches des victimes ainsi que le gouvernement.

Premièrement, on va analyser l'évolution du nombre de victimes d'un accident impliquant un camion lourd et dans un deuxième temps on présentera l'analyse du coût d'indemnisations.

### **3.1. Analyse de victimes d'un accident impliquant un camion ou un tracteur routier**

Les bilans routiers couvrant la période de 2003-2008, démontrent une amélioration concernant les accidents avec dommages corporels impliquant l'ensemble des véhicules assujettis au CRQ et en particulier les accidents impliquant des camions lourds ou tracteurs routiers.

En 2008, le nombre de victimes décédées dans un accident impliquant un camion lourd ou un tracteur a diminué de 12,8 % par rapport à la moyenne de 2003 à 2007, soit une diminution de 16 décès. Comparativement à l'année 2005, le nombre de décès au cours de l'année 2008 a diminué de 29 %, soit une diminution de 45 victimes décédées. Le nombre de blessés graves en 2008 par rapport à 2005 a diminué de 45 %, soit une diminution de 159 blessés. Enfin le nombre de blessés légers a diminué de 11 % soit 315 blessés légers.

On constate également durant l'année 2008 en comparaison à l'année 2005, que le nombre total d'accidents ayant occasionné des dommages corporels a subi une diminution appréciable de 16 %. Le nombre d'accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur a diminué de 13 %.

Par ailleurs, en 2008, le nombre de camions lourds ou de tracteurs routiers en circulation a augmenté de 1,4 % par rapport à 2005, passant de 117 810 à 119 526 véhicules en circulation. Il a cependant augmenté de 2 % par rapport à la moyenne de 2003 à 2007.

### **3.2. Analyse du coût d'indemnisation**

Le coût total d'indemnisations estimées par la Société d'assurance automobile de Québec aux victimes selon les dommages corporels suite aux accidents survenues en 2007 a enregistré une diminution de 14% par rapport à 2005, ce qui représente une diminution de 30 111 000 \$. Comparativement, le coût d'indemnisations déboursées<sup>7</sup> par la CSST aux victimes selon la même période a enregistré une diminution de 9 %, soit un montant de 1 038 128 \$.

Le coût total d'indemnisations estimées par la SAAQ et la CSST pour la catégorie de camion a diminué de 14 % en 2007 par rapport à 2005, soit une diminution d'un montant de 10 159 023 \$, en comparaison au nombre de victimes total<sup>8</sup> des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur a diminué de 11 % soit une diminution de 377. Pendant la même période, Le nombre de camions en circulation a augmenté de 2 % et le nombre de contrôleurs routiers a augmenté de 10 % soit 26 CR.

---

<sup>7</sup> Voir en annexe 5 : l'évolution de coût d'indemnisations estimées par la SAAQ et déboursés par la CSST.

<sup>8</sup> Voir en annexe 6 : évolution du nombre de victimes d'un accident impliquant un véhicule lourd.

D'une façon générale, le bilan routier Québécois montre une amélioration au niveau du nombre de victimes d'un accident impliquant un camion lourd et du coût d'indemnités estimées en 2007 par rapport à l'année 2005.

### III ANALYSE COÛTS-AVANTAGES

Cette partie de l'analyse vise à établir, sur le plan économique, la meilleure option pour maximiser les bénéfices et minimiser les coûts générés par Contrôle routier Québec. L'objectif est d'évaluer la pertinence d'une augmentation des effectifs de contrôleurs routiers.

Deux scénarios sont considérés pour mesurer les coûts-avantages pour la société québécoise et pour le gouvernement.

**Scénario 1** : maintien de l'effectif actuel de contrôleurs routiers.

**Scénario 2** : augmentation de l'effectif de contrôleurs routiers de 40.

#### **Objectifs de cette partie**

- Évaluer les avantages et les coûts des deux scénarios en faisant des hypothèses pour chacun des scénarios : maintien de l'effectif actuel et augmenter le nombre de contrôleurs routiers à 40 contrôleurs.
- Évaluer les retombées économiques de chaque scénario.
- Sélectionner le scénario le plus rentable du point de vue de la collectivité.

#### **1 Présentation de la situation actuelle *ou statu quo***

Plusieurs mesures sont mises en place pour assurer la sécurité routière et pour réduire les accidents. La réduction du nombre d'accidents routiers représente un gain monétaire pour le gouvernement, les transporteurs, le citoyen, etc. Divers coûts seraient évités, comme les indemnités versées par la CSST et la SAAQ aux victimes. Contrôle routier Québec est un acteur indispensable pour améliorer



le bilan routier. Dans son travail quotidien, les contrôleurs routiers contribuent à cette amélioration en agissant sur une partie des causes d'accidents impliquant un véhicule lourd (état mécanique, fatigue au volant, etc.).

Les différentes variables qu'on a choisies pour pouvoir expliquer et argumenter nos hypothèses correspondant aux deux scénarios qu'on va étudier par la suite seront présentées en annexe 7. Les faits saillants de ces variables sont les suivants :

- l'augmentation de la variation du nombre de présences de contrôleurs routiers dans les postes et aires de contrôle entraîne une diminution de la variation du nombre total des accidents<sup>9</sup> et vice versa;
- le nombre de mouvements de transports vérifiés varie en fonction du nombre de présences de contrôleurs routiers dans les postes et aires de contrôle;
- le nombre d'infractions données dépend de la quantité et du ciblage des mouvements de transport vérifiés;
- le nombre de véhicules en circulation augmente annuellement entre 2 à 3 %.

La dégradation de la route causée par des véhicules lourds en surcharge augmente les coûts de réfection des routes. Des gains monétaires seraient réalisés en protégeant davantage le réseau routier par les contrôleurs routiers.

Le ministère des Transports du Québec investit des montants importants pour l'amélioration du réseau routier. En 2006-2007, le ministère a investi un montant de 578,1 millions de dollars dans la conservation des chaussées et des structures.

---

9. Nombre total des accidents : représente les dommages corporels et matériels impliquant les véhicules suivants : autobus, autobus scolaire, camion lourd ou un tracteur et taxi.

En 2007-2008, l'investissement est passé à 895.4 millions de dollars et en 2008-2009, il a augmenté à 1 386 millions de dollars, soit plus que le double par rapport à l'année précédente.

## **2 Présentation des deux scénarios**

L'analyse des deux scénarios permettra de faire une comparaison par rapport à la situation actuelle. Chacun des scénarios possède ses propres caractéristiques, mais on note également des similitudes.

Dans les limites accordées à ma recherche, il ne me permet pas d'argumenter scientifiquement les différentes hypothèses avancées. En revanche, on s'est appuyé sur l'analyse des données observées et les faits saillants mentionnés précédemment.

Les différences entre les caractéristiques des deux scénarios sont les suivants :

- nombre d'accidents et de victimes;
- nombre d'infractions et de non-conformité des véhicules vérifiés;
- montant de recettes et droits payés aux gouvernements;
- montant d'entretiens d'infrastructures routières;
- montant d'indemnités versées;
- montant lié à la réduction de la pollution et de gaz à effet de serre (GES).

La comparaison des avantages pour les deux scénarios sera évaluée sur une période de 2 ans soit d'ici 2013.

## **Scénario 1**

Cette situation consiste à maintenir l'effectif actuel de contrôleurs routiers à 276, pour la même période d'ici 2013.

Le scénario estime une variation de 10 % des coûts-avantages. La variation se justifie par quatre hypothèses :

1. augmentation de 3 (à 5 %) du nombre de véhicules assujettis au CRQ ;
2. augmentation de 2 % du volume d'échanges suite à la reprise économique;
3. augmentation de 2 % liée aux risques imprévisibles (mais plausibles).
4. augmentation de 3 % du transport délinquant.

## **Scénario 2**

Ce scénario consiste à une augmentation nette du nombre de contrôleurs routiers soit 40 CR d'ici l'année 2013. Étant donné que la formation de base requiert un minimum de 20 personnes, on suppose l'embauche de 20 contrôleurs routiers en 2011- 2012 et de 20 autres en 2012-2013, soit 16 % pour les 2 années.

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers entraîne une variation des coûts-avantages de 30 % par rapport à la situation actuelle. Cette estimation s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- augmentation de 3 (à 5 %) du nombre de véhicules assujettis au CRQ;
- augmentation de 2 % du volume d'échanges suite à la reprise économique;
- augmentation de 2 % liée aux risques imprévisibles (mais plausibles).
- augmentation de 2 % du transport délinquant;
- augmentation de 16 % des services rendus (volume de contrôle);
- augmentation de 5 % de la qualité de services (économie d'échelle).

### **3 Les avantages économiques pour le gouvernement**

Dans cette partie, on calculera quelques avantages de différentes recettes liées aux droits ou redevances perçus pour certaines ministères et organisations, ces avantages sont : droit de conformité de l'immatriculation pour la SAAQ, recettes liées aux infractions résultant aux surcharges, redevances à la Commission des transports du Québec, encaissements des permis spéciaux par le ministère des Finances, encaissements des permis spéciaux 633 par le ministère du Transport et ventes des vignettes de certificats de vérifications mécaniques par la SAAQ.

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers telle que proposée dans le scénario 2, permettra plus d'opération de contrôle, alors une partie des transporteurs délinquants paieront leurs droits par sentiment de peur. Donc une augmentation de 30 % de ces recettes par rapport à la situation actuelle. Par contre, si on maintient le même nombre de contrôleurs routiers tel qu'il a été proposé dans le scénario 1, on perdrait 10 % de ces recettes par rapport à la situation actuelle.

#### **3.1. Gains / pertes liés aux droits de conformité de l'immatriculation suite au contrôle sur route**

Les opérations de contrôle effectuées par les contrôleurs routiers sur route entraînent une augmentation des recettes de la SAAQ suite au paiement des droits de l'immatriculation par les transporteurs de véhicules. En 2008, la SAAQ a généré des revenus d'environ 1 million de dollars<sup>10</sup>.

---

10. Calcul fait par Contrôle routier Québec en 2010 dans le cadre du dossier Impact économique, voir annexe 9.

**Tableau 1 : recettes liées à la conformité de l'immatriculation (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	900 000	(100 000)
Scénario 2	1 300 000	300 000

Source : calcul fait à partir des données obtenues de service de la trésorerie (SAAQ).

### **3.2. Gains / pertes au gouvernement liés aux infractions qui résulte aux surcharges**

Le nombre d'infractions données par les contrôleurs routiers suite aux surcharges est de 7 260 infractions en 2009<sup>11</sup>. Ce nombre représente des recettes pour le gouvernement d'environ 2 841 867 \$ pour la même année<sup>12</sup>.

**Tableau 2 : recettes liées aux infractions résultant des surcharges (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	2 557 681	(284 187)
Scénario 2	3 694 427	852 560

Source : calcul fait à partir des données de tableau de bord de gestion (CRQ).

11. Contrôle routier Québec (2010). *Tableau de bord de gestion de CRQ*, Québec, voir en annexe 8.

12. Idem

### **3.3. Gains/ pertes pour paiement des droits et redevances à la Commission des transports du Québec (CTQ)**

Selon la loi 430 : *Concernant « les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (PECVL) »*, la Commission des Transports du Québec est responsable de l'inscription des personnes visées au registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds. Elle est aussi responsable d'évaluer le dossier des personnes dont le comportement est à risque et de leur imposer au besoin des conditions visant à corriger les déficiences constatées. Dans les cas les plus graves, elle peut interdire l'exploitation ou la mise en circulation de véhicules lourds<sup>13</sup>.

Les contrôleurs routiers sur route doivent s'assurer que les comportements à risque des exploitants et des conducteurs soient identifiés, dans le but d'améliorer la sécurité routière et de protéger le réseau routier québécois.

Pour l'année 2009, le nombre de propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) était de 47 432. Les redevances totales perçues par la CTQ qui résultent des inscriptions de PEVL et des permis de transport de taxis, d'autobus et du vrac sur ces inscriptions PEVL sont d'environ 4 millions de dollars<sup>14</sup>.

---

13. Commission des transports du Québec (Page consultée le 19 mars 2010), *Site de la Commission des transports du Québec, [en ligne], <http://www.ctq.gouv.qc.ca>*

14. Ce sont des informations obtenues de la CTQ par Contrôle routier Québec dans le cadre du dossier de l'impact économique.

**Tableau 3 : redevances pour la Commission des transports du Québec  
(en \$ courant)**

<b>Scénarios</b>	<b>Montant global</b>	<b>Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle</b>
Scénario 1	3 600 000	(400 000)
Scénario 2	5 200 000	1 200 000

Source : calcul fait à partir des données obtenues de la CTQ.

### **3.4. Gains / pertes des revenus liés aux encaissements des permis spéciaux par le ministère des Finances**

Pour l'année 2008, la SAAQ a enregistré 42 576 transactions sur les permis spéciaux de circulation et a perçu un montant d'environ 7 700 000 \$. La SAAQ, après avoir enlevé les frais d'administration, a versé une grande partie de ces revenus résultants de la vente de ces permis spéciaux au ministère des Finances. La somme versée<sup>15</sup> est d'environ 7 300 000 \$.

---

<sup>15</sup> Ce sont des informations obtenues de la SAAQ dans le cadre du *dossier impact économique de CRQ*.

**Tableau 4 : revenus encaissés par le ministère des Finances pour les permis spéciaux (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	6 570 000	(730 000)
Scénario 2	9 490 000	2 190 000

Source : calcul fait à partir des données obtenues du ministère des Finances du Québec.

### **3.5. Gains / pertes des sommes perçues par le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour les permis spéciaux 633**

Le ministre des Transports a émis en 2008, 17 119 permis spéciaux<sup>16</sup> 633. Les permis spéciaux de circulation sont délivrés par le ministre des Transports lorsque les circonstances le justifient en vertu des pouvoirs que lui confère l'article 633 du code de la sécurité routière. Ces permis autorisent la circulation de véhicules hors normes à l'égard des charges ou des dimensions<sup>17</sup>.

Au cours de l'année 2008, le montant total reçu par le MTQ pour ces permis spéciaux est d'environ 1,4 million de dollars. Au cours des interceptions faites par les contrôleurs routiers sur route, environ 630 infractions liées à ce type de permis ont été données. Contrôle routier Québec est le seul à vérifier la conformité de circulation des véhicules hors normes.

<sup>16</sup> Ce sont des informations obtenues de la direction du transport routier des marchandises de MTQ par CRQ dans le cadre du *dossier impact économique 2010, p.1.*

<sup>17</sup> Ministère des Transports du Québec, *Site du Ministère des transports du Québec*, <http://www.mtq.gouv.qc.ca>



**Tableau 5 : sommes perçues pour le ministère des Transports du Québec (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	1 260 000	(140 000)
Scénario 2	1 820 000	420 000

Source : calcul fait à partir des données obtenues du ministère des Transports du Québec.

### **3.6. Gains / pertes des ventes des vignettes de certificats de vérification mécanique (CVM) par la SAAQ**

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) a encaissé un montant d'environ 2,2 millions de dollars<sup>18</sup> pour la vente des vignettes de certificats de vérification mécanique (CVM) en 2008.

**Tableau 6 : recettes pour la vente des vignettes CVM pour la SAAQ (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	1 980 000	(220 000)
Scénario 2	2 860 000	660 000

Source : calcul fait à partir des données obtenues du tableau de bord de gestion CRQ

18. Ce sont des calculs fait par CRQ dans le cadre du *dossier impact économique 2010*.

## Sommaire des avantages économiques au gouvernement

Les avantages économiques perçus par le gouvernement sont résumés dans le tableau 7.

**Tableau 7 : résumé des avantages économiques pour le gouvernement (en \$ courant)**

Avantages	Différence entre le montant global pour scénario 1 par rapport au montant de la situation actuelle	Différence entre le montant global pour scénario 2 par rapport au montant de la situation actuelle
Les droits liés à la conformité de l'immatriculation	(100 000)	300 000
Les infractions résultantes des surcharges	(284 187)	852 560
Le paiement des droits et redevances à la CTQ	(400 000)	1 200 000
Les revenus liés aux encaissements des permis spéciaux par le ministère des Finances	(730 000)	2 190 000
les sommes perçues par le ministère des Transports du Québec pour les permis spéciaux 633	(140 000)	420 000
La vente des vignettes de certificats de vérification mécanique (CVM) par la SAAQ	(220 000)	660 000
Total (1)	(1 874 187)	5 622 560

Source : sections précédentes

Du point de vue économique les revenus perdus résultants de non-paiement des droits et redevances au gouvernement par les transporteurs des biens et des personnes constituent un manque à gagner pour le gouvernement donc une diminution des recettes. Ce montant de 1 874 187 \$ ne représente pas une création de richesse, mais plutôt un transfert d'argent du gouvernement à l'industrie du transport. La perte de revenu actuel est considérée comme un coût d'opportunité.

En augmentant, le nombre de contrôleurs routiers, les revenus perçus par le gouvernement accroîtront et l'équité concurrentielle s'améliore.

#### **4 Les avantages économiques pour la société québécoise**

Dans cette partie, on va étudier les différents coûts liés aux victimes des accidents de la route ; des indemnités estimées ou déboursés par la SAAQ, la CSST et le regroupement des assureurs automobiles ; les coûts de la pollution de l'air, de GES et l'usure des infrastructures routières.

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers proposée dans le scénario 2 permettrait plus d'opérations de contrôle, ce qui entraînerait une réduction des frais assumés par la société en termes de sécurité, de vies humaines sauvées et de contribution au développement durable.

Le scénario 2 estime un gain net de 30 % de ces différents coûts par rapport à la situation actuelle. Tandis que si on maintient le même nombre de contrôleurs routiers tels qu'il a été proposé dans le scénario 1, on perdrait 10 % par rapport à la situation actuelle.

##### **4.1. Diminution des coûts liés aux victimes de la route pour la société québécoise**

Les accidents de la route continuent de tuer et blesser un nombre important de personnes. En 2008, on comptait 110 victimes décédées dans des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur. La perte de vies humaines est le plus gros élément des coûts des accidents.

Selon un résumé préparé pour Transport Canada<sup>19</sup>, Miller a estimé la valeur de vie humaine à 4,25 millions de dollars canadiens de 2002. Cette valeur de vie humaine sert à mesurer la disposition de la société à se priver d'autres produits pour réduire la perte de vie, c'est ce qu'on appelle « **la valeur de la vie statistique (VVS)** ».

Pour les blessures graves, le coût de base est estimé à 330 875 \$. Dans notre étude, on va estimer la valeur de la perte des vies humaines et le coût de victimes avec blessures graves dans des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur afin de montrer l'impact du Contrôle routier Québec et le rôle joué par les contrôleurs routiers pour sauver des vies humaines et de l'argent pour la société.

L'estimation de la valeur totale de la vie statistique au Québec se calcule en multipliant le nombre de victimes décédées<sup>20</sup> dans un accident impliquant un camion lourd ou un tracteur<sup>21</sup> par l'estimation de la valeur de la vie statistique (VVS).

L'estimation du coût total de victimes avec blessés graves au Québec s'obtient en multipliant le nombre de victimes avec blessés graves dans un accident impliquant un camion lourd ou un tracteur<sup>22</sup> par l'estimation du coût de base d'une blessure grave. Le tableau 8 présente le calcul global du coût des victimes.

---

19. Ce sont des calculs fait par CRQ dans le cadre du *dossier impact économique 2010*.

20. SAAQ, « Interprétation du bilan routier 2008 », juin 2009, p.31

22. SAAQ, « Interprétation du bilan routier 2008 », juin 2009, p.31

**Tableau 8 : calcul du coût total des victimes décédées et avec blessures graves (en \$ courant)**

Victimes	Nombre de victimes	Coût de base		Coût total
		VVS en millions	Coût de base	
Décédées	110	4.25		467 500 000
Blessées graves	192		330 875	63 528 000
Total	302			531 028 000

Source : calcul fait à partir des données de la SAAQ et de l'étude du Transports Canada

L'estimation du coût total des victimes décédées et gravement blessées est estimée en 2008 à 531 028 000 \$.

**Tableau 9 : estimation du coût lié aux victimes de la route (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	584 130 800	(53 102 800)
Scénario 2	371 719 600	159 308 400

Source : calcul fait à partir des estimations proposées par Transport Canada

#### **4.2. Économie pour la Société de l'assurance automobile du Québec**

La Société d'assurance automobile du Québec a pour mission de protéger et d'assurer la personne contre les risques liés à l'usage de la route. En qualité du fonds d'assurance automobile du Québec :

- elle indemnise les personnes accidentées de la route et facilite leur réadaptation;
- elle mène des activités de promotion de la sécurité routière et de prévention;
- elle fixe et perçoit les contributions d'assurance.

En 2007, la SAAQ a estimé le coût total d'indemnisation pour les victimes<sup>23</sup> des accidents survenus au cours de la même année à 179 259 000 \$ pour certaines catégories de véhicules commerciaux : autobus non scolaires, autobus scolaires, camions, plaques F et taxi voir le détail en annexe 5.

#### **4.3. Économie pour la Commission de la santé et de la sécurité du travail**

La Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST) est l'organisme chargé par le gouvernement du Québec pour l'administration du régime de santé et de sécurité du travail à travers l'application des deux lois suivantes<sup>24</sup> :

- la Loi sur la santé et la sécurité du travail (LSST) ;
- la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles (LATMP).

La CSST a pour objet la réparation des lésions professionnelles et des conséquences qui en découlent pour les travailleurs ainsi que la perception, auprès des employeurs, des sommes nécessaires pour financer le régime.

En 2007, la CSST a déboursé un montant total de 10 531 591 \$ d'indemnisations aux victimes<sup>25</sup> à la suite d'accidents de la route après réclamations du travailleur ou de son représentant et après l'acceptation du dossier pour les catégories de véhicules suivants : camion, autobus, taxi et autre véhicule routier motorisé<sup>26</sup>.

---

23. Pour la SAAQ, il s'agit des victimes décédées, avec blessures graves et légères

24. La Commission de la santé et de la sécurité du travail (Page consultée le 19 mars 2010).

*Site de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, [en ligne], <http://www.csst.qc.ca>*

25. La CSST ne fait pas de distinction entre victime avec blessures graves ou légères, mais la distinction se fait entre blessures graves et mortelles

26. En l'absence de précision de la catégorie de véhicule suite à la déclaration du travailleur, la CSST retient la nature de véhicule dans la catégorie « autre véhicule routier motorisé regroupe »

Le coût total d'indemnisations estimé par la SAAQ et la CSST à la suite d'accidents est présenté dans le tableau 10.

Le coût total lié aux indemnisations pour la SAAQ et la CSST est estimé à 189 790 591 \$.

**Tableau 10 : économies des coûts d'indemnisations versées par la SAAQ et la CSST (en \$ courant)**

Scénarios	Montant total de SAAQ et CSST	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	208 769 650	(18 979 059)
Scénario 2	132 853 414	56 937 177

Source : calcul fait à partir des données de la SAAQ et de la CSST

#### 4.4. Économie pour le regroupement des assureurs automobiles

En 2007, le montant de règlement des sinistres pour la responsabilité civile du regroupement des assureurs automobiles est estimé à 18 332 664 \$.

**Tableau 11 : Économies de règlement des sinistres versés par le regroupement des assureurs automobiles (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	36 665 328	(18 332 664)
Scénario 2	12 832 865	5 499 799

Source : calcul fait à partir des données de groupement des assureurs automobiles

#### **4.5. Contribution à l'amélioration de la qualité de l'air et de l'environnement (CO2)**

Du point de vue économique, les externalités doivent être évaluées, puisque c'est l'utilité de toute la société qui compte. Bien que des facteurs soient externes à l'organisation, ils ont des effets sur la collectivité, que ces externalités soient positives ou négatives.

Les résultats d'un projet peuvent changer du fait de l'importance de ces externalités. Si la valeur de ces externalités (positives ou négatives) est importante la rentabilité du projet change fortement. À ce moment-là, le projet peut être rentable ou non du point de vue économique, même si du point de vue financier, il ne l'est pas.

Dans notre étude, on procédera à l'estimation des externalités liées aux coûts sociaux de la pollution et de l'émission de gaz à effet de serre.

#### **Réduction des coûts liés à la pollution de l'air**

La pollution atmosphérique désigne les effets directs des émissions issues des transports sur la santé et l'activité économique<sup>27</sup>. L'estimation du coût total des émissions provenant de chaque mode de transport est calculée à partir de l'approche de la « relation dose-effet » ou de la « fonction de dommage ».

Les contrôleurs routiers surveillent les émissions polluantes dans le cadre du Programme d'inspection et d'entretien des véhicules automobiles lourds (PIEVAL) depuis 2006, pour l'application du « Règlement : Normes environnementales applicables aux véhicules lourds (R.Q. c. Q-2, r.15.3) » et le limiteur de vitesse depuis 2009, pour l'application de l'Article : 519.15.3 : de la

---

27. Transports Canada, Site de Transports Canada, [http : // www.tc.gc.ca/fra](http://www.tc.gc.ca/fra)



loi du code de sécurité routière. Ces mesures sont prises pour diminuer la quantité des émissions polluantes par les véhicules lourds.

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers permettrait plus de contrôle des véhicules lourds (vérification de l'état mécanique, etc.) et d'augmenter leurs conformités ce qui entraînerait une diminution des polluants émis par le transport de biens et de personnes.

À partir de la même étude faite pour Transport Canada 2002<sup>28</sup>, les estimations du coût total de la pollution pour chaque mode de transport sont calculées à partir des résultats tirés d'ouvrages techniques, épidémiologiques et économiques. Ces coûts sont considérés comme des coûts moyens. L'estimation de ces coûts est exprimée en dollars canadiens de 2002. Ils sont exprimés en passager-km pour le transport urbain et interurbain et en tonne-km pour le transport des marchandises.

En corrigeant par le facteur d'inflation au Québec de 2010<sup>29</sup>, on obtient les valeurs des coûts de la pollution pour chaque type de transport dans le tableau 12.

Le coût de la pollution est obtenu en multipliant le coût associé à chaque mode de transport par le nombre de passagers-km pour le transport de personnes et en tonne-km pour le transport de marchandises.

---

<sup>28</sup>Transports Canada, *Site de Transports Canada*, [http : // www.tc.gc.ca/fra](http://www.tc.gc.ca/fra)

29. Selon Transports Canada, l'estimation du coût pour le transport interurbain est de 0.00100 \$ / par passager km de 2002, en corrigeant par l'inflation à Québec qui est de 2 % de 2002 à 2010, on obtient 0.00116 \$ en 2010. L'estimation du coût pour le transport de marchandises est de 0.00503 \$/ par tonne-km en corrigeant par l'inflation à Québec, on obtient 0.00583 \$ en 2010.

- Coût de la pollution pour l'autobus interurbain au Québec est égale au nombre de passager km<sup>30</sup> multiplié par le coût de la pollution = 5 599 000 000 \* 0.00116 = 6 494 840 \$.
- Coût de la pollution pour les camions au Québec est égale au nombre de tonnes-km<sup>31</sup> multiplié par le coût de la pollution pour les camions = 48 860 114 000 \* 0.00583 = 284 854 465 \$.

---

30. Les données concernant la province du Québec, selon les derniers chiffres disponibles de 2003 le nombre de passagers km pour les autobus interurbains est estimé à 5 599 000 000.

SATISTIQUE CANADA (Page consulté le 29 mars 2010). *Site de statistique canada*, [en ligne], <http://www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/>

31. Le nombre de tonnes-km entre : le Québec et les autres provinces, Québec-Québec et Québec les États unis est de 48 860 114 000.

SATISTIQUE CANADA (Page consulté le 29 mars 2010). *Site de statistique canada*, [en ligne], <http://www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/>

### Réduction des coûts des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les coûts unitaires des émissions de GES sont exprimés en dollars canadiens de 2010. Les valeurs exprimant les coûts unitaires dans le tableau sont corrigées par l'inflation de cette période<sup>32</sup>.

Dans notre étude, on estimera les coûts liés aux émissions de GES, pour les deux types de transports : autobus interurbains et les camions. À partir des informations disponibles de 2003, concernant le nombre de passagers-kilomètres pour les autobus et le nombre de tonnes-kilomètres pour les camions.

- Le coût des émissions de GES des autobus interurbains au Québec est égal au nombre de passagers-kilomètres<sup>33</sup> multiplié par le coût unitaire des émissions = 5599.5 milliers \* 0,000164 = 918 236 \$.

---

32. L'estimation du coût pour le transport interurbain est de 0.000142 \$ / par passager km de 2002, en corrigeant par l'inflation à Québec qui est d'une moyenne de 2 % de 2002 à 2010. L'estimation du coût pour le transport de marchandises est de 0.00545 \$ / par tonne-km en corrigeant par l'inflation à Québec, on obtient 0.00556 \$ en 2010.

Transports Canada, *Site de Transports Canada*, <http://www.tc.gc.ca/fra>

33. Les passagers-kilomètres est la somme des distances parcourues par les passagers individuels. Pour le transport urbain, la déclaration des passagers n'est pas nécessaire. Par conséquent, ces passagers ne sont pas compris dans les estimations du nombre de passagers-kilomètres.

SATISTIQUE CANADA (Page consulté le 29 mars 2010). *Site de statistique canada*, [en ligne], <http://www.statcan.gc.ca/bsolc/olc-cel/>

- Le coût des émissions de GES pour les camions au Québec est égal au nombre de tonnes-kilomètres multiplié par le coût unitaire des émissions =  $48\,860\,114\,000 * 0.000632 = 30\,879\,592$  \$/an.

**Tableau 12 : coût global de la pollution et de GES (en \$ courant de 2010)**

	<b>Coût pour le transport interurbain « Autobus »</b>	<b>Coût pour le transport de marchandises « Camion »</b>	<b>Total</b>
<b>Pollution de l'air</b>	6 494 840	284 854 465	291 349 305
<b>Gaz à effet de serre</b>	918 236	30 879 592	31 797 828
<b>Total</b>	7 413 076	315 734 057	323 147 133

Source : présentation des calculs faits précédemment

L'estimation du coût total lié aux GES et la pollution de l'air pour les deux types de transport camions et autobus sont de 323 147 133 \$.

Ce coût est considéré comme un minimum puisque dans notre calcul, nous n'avons pas pris toutes les autres catégories de véhicules assujettis au Contrôle routier Québec à cause du manque d'informations.

**Tableau 13 : réduction des coûts liée à la pollution et aux émissions de GES (en \$ courant de 2010)**

<b>Scénarios</b>	<b>Montant global</b>	<b>Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle</b>
Scénario 1	355 461 846	(32 314 713)
Scénario 2	226 202 993	96 944 140

Source : calcul fait à partir des estimations proposées par Transports Canada

#### 4.6. Réduction des coûts d'entretien de l'infrastructure routière

Le réseau routier québécois comprend environ 185 000 km<sup>34</sup> de route. Le ministère du Transport a dépensé en 2007-2008 un montant de 895 423 000 \$ pour la conservation des chaussées et des structures du réseau routier soit 45% d'un montant global de 1 958 millions de dollars<sup>35</sup> d'investissement sur le réseau routier. Les bénéfices découlant des activités de Contrôle routier Québec peuvent contribuer à la réduction des coûts d'entretiens des infrastructures routières.

Selon un rapport préparé par l'association des chemins de fer du Canada, le ministère des Transports de Québec estime qu'un camion de 138 000 lb occasionne autant de dommages à la chaussée que 33 000 voitures<sup>36</sup>. Dans ce sens, le rôle de contrôleurs routiers est d'une grande importance pour l'amélioration et la conservation du réseau routier québécois.

Les coûts d'entretien du réseau routier sont assumés, en partie, par les véhicules lourds à partir du paiement de droits d'immatriculation, les taxes sur le carburant, les permis spéciaux, etc.

« Comme les autres services publics à caractère monopolistique, on a tendance à considérer les routes comme un service gratuit. Elles ne le sont pourtant pas. Je crois qu'il ne faut jamais perdre de vue qu'il n'y a pas grand-chose de gratuit dans la vie. Les vraies questions qu'il faut se poser au sujet des routes sont les

---

34. MINISTÈRE DU TRANSPORT DE QUÉBEC (page consulté le 6 Avril 2010). *Site du Ministère des transports du Québec*, [en ligne],

[http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/reseau\\_routier](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/partenaires/municipalites/reseau_routier)

35. MTQ, 2008. «Rapport annuel de gestion 2007-2008 », Québec, p.27.

36. L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA (2002). *Coûts d'infrastructure et revenus associés à la circulation des poids lourds*, Rapport, Ottawa, p.9.

suivantes : qui paie ? Et dans quelle mesure chacun en profite-t-il ? ». Le **Sénateur américain Daniel P. Moynihan**<sup>37</sup>.

Selon une étude faite par le ministère des Transports du Québec, on estime que les coûts annuels de conservation ou d'entretien des chaussées pour l'ensemble du réseau routier est d'environ 121 M\$ pour 2005. L'impact des véhicules lourds en surcharge délinquante par rapport aux charges prescrites dans la réglementation représente 1 % de ce montant soit : 1 210 000 \$<sup>38</sup>.

En corrigeant avec le facteur d'inflation au Québec estimé à 2% de 2006 à 2010, on obtient :  $(1+0,02)^4 = (1,02)^4 = 1,0824$

Le montant des surcharges est calculé, en multipliant le facteur d'inflation par le coût lié à la surcharge du véhicule lourd est d'environ 1 309 704 \$.

**Tableau 14 : les coûts liés à l'entretien de la chaussée dû aux surcharges de véhicules lourds (en \$ courant)**

Scénarios	Montant global	Différence entre le montant global pour chaque scénario par rapport au montant de la situation actuelle
Scénario 1	1 440 674	(130 970)
Scénario 2	916 793	392 911

Source : calcul fait à partir des estimations proposées dans un rapport de MTQ

37. L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA (2002). *Coûts d'infrastructure et revenus associés à la circulation des poids lourds*, Rapport, Ottawa, p.5

38. MTQ (2006). *Impact des véhicules lourds en surcharges sur les chaussées loi PEVL, dossier MTQ 54 (042) 03* Québec, p.1-2.

## Sommaire des avantages économiques pour la société québécoise

Les avantages économiques et les externalités engendrés par l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers sont présentés dans le tableau 15 :

**Tableau 15 : résumé des avantages économiques pour la société québécoise (en \$ courant)**

Avantages	Différence entre le montant global du scénario 1 et le montant de la situation actuelle	Différence entre le montant global du scénario 2 et le montant de la situation actuelle
Coût des victimes	(53 102 800)	159 308 400
<i>Coût des indemnisations versées par CSST et SAAQ<sup>39</sup></i>	<i>(18 979 059)</i>	<i>56 937 177</i>
Coût de règlement des sinistres par les assureurs	(1 833 266)	5 499 799
Coût de la pollution atmosphérique de l'air et GES	(32 314 713)	96 944 140
Coût lié à l'entretien de la chaussée	(130 970)	392 911
<b>Total (2)</b>	<b>(87 381 749)</b>	<b>262 145 250</b>

Source : Sections précédentes

L'augmentation du nombre de contrôleurs routiers contribue d'une manière évidente à l'amélioration du bien-être de la société. Le scénario 2 génère des gains plus importants pour la société québécoise d'un montant estimé à 262 145 250 \$.

Ces gains sont considérés comme un surplus net pour la société, mais aussi une augmentation du bien-être social pour le présent, mais aussi pour les générations futures.

<sup>39</sup> Afin de ne pas compter en doubles les coûts des victimes, nous allons enlever du montant total (2) le coût d'indemnisations estimés par la SAAQ et CSST

## Résumé du total des avantages

La sommation des avantages pour le gouvernement et de la société présentée dans les sections précédentes sont résumés dans le tableau 16.

**Tableau 16 : résumé des avantages économiques (en \$ courant)**

Avantages	Valeur de la situation actuelle	Différence entre le montant global du scénario 1 et le montant de la situation actuelle	Différence entre le montant global du scénario 2 et le montant de la situation actuelle
<b>Revenus pour le gouvernement</b>			
Les droits liés à la conformité de l'immatriculation	1 000 000	(100 000)	300 000
Les infractions résultantes des surcharges	2 841 867	(284 187)	852 560
Le paiement des droits et redevances à la CTQ	4 000 000	(400 000)	1 200 000
Les revenus liés aux encaissements des permis spéciaux par le ministère des Finances	7 300 000	(730 000)	2 190 000
les sommes perçues par le ministère des Transports du Québec pour les permis spéciaux 633	1 400 000	(140 000)	420 000
La vente des vignettes de certificats de vérification mécanique (CVM) par la SAAQ	2 200 000	(220 000)	660 000
<b>Total (1)</b>	<b>18 741 867</b>	<b>(1 874 187)</b>	<b>5 622 560</b>
<b>Avantages pour la Société</b>			
Coût des victimes	531 028 000	(53 102 800)	159 308 400
Coût des indemnisations versées par CSST et SAAQ	189 790 591	(18 979 059)	56 937 177
Coût de règlement des sinistres par les assureurs	18 332 664	(1 833 266)	5 499 799
Coût de la pollution atmosphérique de l'air et GES	323 147 133	(32 314 713)	96 944 140
Coût lié à l'entretien de la chaussée	1 309 704	(130 970)	392 911
<b>Total (2)</b>	<b>873 817 501</b>	<b>(87 381 749)</b>	<b>262 145 250</b>
<b>Total (1+2)</b>	<b>892 559 368</b>	<b>(89 255 936)</b>	<b>267 767 810</b>

Source : Sections précédentes



La différence de résultats entre les deux scénarios permet de constater que le scénario 2 génère un gain d'un montant de 178 511 874 \$.

## **5 Analyse de la sensibilité**

L'analyse de la sensibilité sert à évaluer la robustesse des prévisions aux variations des hypothèses. Dans l'étude certains facteurs utilisés dans l'analyse sont aléatoires et incertains. Il faut déterminer dans quelles mesures les résultats sont sensibles aux variations de ces facteurs.

L'effet de la variation de certaines hypothèses utilisées dans l'étude peut changer les résultats, étant donnée l'incertitude entourant les hypothèses de calcul. L'estimation des écarts des résultats est présentée dans le tableau 17 selon des variations de (10 %) et (5 %).

Les calculs des colonnes 3, 4, 6 et 7 sont obtenus en multipliant les bénéfices de la colonne 5 par les probabilités d'être réalisé.

Dans la colonne 3 la probabilité de ne pas être réalisé à (-10%) signifie que la réalisation est probable à 90%.

\*Exemple : (1.6) = (1.8)\*90%.

**Tableau 17 : analyse de la sensibilité (en million de dollars)**

Les avantages économiques	Scénarios	Probabilité (-10 %)	Probabilité (-5 %)	Bénéfices	Probabilité (+5 %)	Probabilité (+10 %)
Avantages pour le gouvernement	Scénario 1	(1,6)*	(1,7)	(1,8)	(1,9)	(2)
	Scénario 2	5	5,3	5,6	5,9	6
Avantages pour la société	Scénario 1	(78)	(83)	(87)	(91,7)	(96)
	Scénario 2	235	249	262	275	288

Source : calcul fait à partir du tableau précédent

L'augmentation de nombre de contrôleurs routiers (Scénario 2) représente :

- un surplus pour la société québécoise qui varie entre : 235 M\$ et 288 M\$.
- un gain pour le gouvernement qui varie entre : 5 M\$ et 6 M\$.

## IV RÉSULTATS ET RECOMMANDATIONS

Le stage réalisé au sein de Contrôle routier Québec se divise en trois parties :

La première partie a permis d'élaborer le cadre logique de CRQ, d'analyser les ressources humaines et financières de CRQ et de faire une estimation du coût moyen d'un contrôleur routier.

La deuxième étape a permis d'analyser l'évolution durant les six dernières années du nombre de victimes d'un accident impliquant un camion lourd et du coût d'indemnités estimées par la SAAQ et la CSST.

La troisième partie a permis de faire une analyse coûts-avantages à partir de la comparaison de deux scénarios de certains effets économiques de CRQ pour le gouvernement et pour la société québécoise en les comparants à la situation actuelle.

Pour chaque partie de l'étude, nous allons formuler des recommandations propres.

**Première partie du stage** : visait à calculer le coût moyen d'un contrôleur routier et identifier les effets de CRQ. Pour bien répondre aux attentes de CRQ, nous recommandons de :

- tenir une comptabilité plus détaillée dans les rubriques pour identifier toutes les dépenses liées aux contrôleurs routiers et calculer plus précisément le coût moyen d'un contrôleur routier.

**Deuxième partie du stage :** cette partie consiste à faire une analyse du nombre de victimes d'un accident impliquant un véhicule lourd et les coûts d'indemnités, nous recommandons pour cette partie de :

- harmoniser les définitions d'un véhicule lourd et d'un camion lourd entre les intervenants de l'industrie du transport et les fournisseurs de données;
- augmenter la prévention et la sensibilisation auprès des catégories suivantes : camions lourds ou tracteurs routiers, taxis et autobus;
- démontrer la causalité entre l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers, diminution du nombre d'accidents et du coût d'indemnisation;
- renforcer et élargir le partenariat entre les différents intervenants afin d'assurer les échanges et la meilleure coordination des actions et l'échange d'information;
- prendre en considération les besoins spécifiques de CRQ dans les bilans routiers du dossier statistique de la SAAQ, de façon à ce qu'ils répondent à leurs besoins.

**Troisième partie du stage :** cette partie consiste à calculer les avantages économiques de CRQ et évaluer la rentabilité économique de l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers pour le gouvernement et la société, les recommandations pour cette partie sont les suivantes :

- doter le Québec, en collaboration avec d'autres partenaires, d'une méthode de calcul propre pour les estimations des coûts socio-environnementaux dans le domaine du transport ;
- créer une base de données contenant des informations actualisées sur l'industrie du transport des biens et des personnes au Québec ;
- développer davantage la recherche relativement à certains éléments qui n'ont pas pu être approfondis notamment les autres effets que CRQ peut rapporter,

- Parmi les avantages calculés, requestionner la donnée sur L'impact des véhicules lourds en surcharge délinquants.

## CONCLUSION

**L'augmentation de 40 contrôleurs routiers représente pour la collectivité un gain brut annuel qui varie entre**

**240 M\$ et 294 M\$**

**L'augmentation de 40 contrôleurs routiers engendrait des coûts de 9,4 M\$<sup>40</sup>.**

**Le bénéfice net<sup>41</sup> varie entre 231 M\$ et 285 M\$.**

**Chaque dollar investi par CRQ rapporte à la collectivité 28 \$.**

Au terme de cette évaluation de l'impact économique de CRQ, plusieurs conclusions se dégagent.

En premier lieu, L'estimation du coût moyen d'un contrôleur routier pour l'année 2009 est d'environ 235 707 \$<sup>42</sup>. Cependant, la difficulté de séparer les coûts variables des coûts fixes liés directement aux contrôleurs routiers n'a pas permis de calculer un coût réel, ce qui a constitué une limite de cette partie de l'étude. Nous avons constaté que si le nombre de contrôleurs routiers augmente et que les dépenses demeurent fixes, le coût moyen diminue. Ce coût dépend des dépenses globales de CRQ et du nombre de contrôleurs routiers.

---

<sup>40</sup> Ce montant est obtenu en multipliant le nombre de contrôleur par le coût moyen d'un contrôleur (40\*235 707 M\$).

<sup>41</sup> Le bénéfice net est calculé en faisant la soustraction entre les gains et les coûts : (240-9.4=231 M\$) et (294-9.4=285 M\$).

<sup>42</sup> Voir Tableau 2.1 en annexe2.

En second lieu, le bilan routier québécois démontre une nette amélioration au niveau du nombre de victimes d'un accident impliquant un camion lourd ou un tracteur routier. Le coût total d'indemnisation estimées par la SAAQ et déboursés par la CSST a enregistré une diminution de 14 % pour la SAAQ et de 9 % pour la CSST pour la période de 2007 par rapport à 2005.

En troisième lieu, les résultats de l'analyse des coûts-avantages ont permis de conclure que l'augmentation du nombre de contrôleurs routiers de 40 CR sur une période de 2 ans, jusqu'au 2013, est rentable du point de vue économique tant pour le gouvernement que pour la société québécoise, d'où la réalisation de cette augmentation est encouragée.

L'analyse de sensibilité montre que la variation de certaines variables proposées dans les hypothèses peut changer les résultats.

Le surplus pour la société québécoise suite à l'augmentation du nombre de contrôleur varie entre 235 M\$ et 288 M\$ et pour le gouvernement un gain qui varie entre 5 M\$ et 6,1 M\$.

Par conséquent, les chiffres des gains et pertes sont relativement discutables et susceptibles d'être biaisés. En effet, vu que le stage était limité dans le temps, on n'a pas pu faire des sondages et on s'est seulement appuyé sur des études scientifiques et des écrits pour estimer et évaluer les avantages.

La comparaison des deux scénarios a été faite par rapport *au statu quo*, les résultats obtenus de chacun des scénarios sont amplifiés lorsque comparés *au statu quo*. Par contre, les résultats sont plus importants dans le scénario 2 que dans le scénario 1.

## BIBLIOGRAPHIES

AGENCE MÉTROPOLITAINE DU TRANSPORT (2000). *Analyse avantages-coûts, analyse financière et retombées économiques Axe Henri-Bourassa*, rapport.

COMMISARIAT GÉNÉRAL DU PLAN (Page consultée le 17 mars 2010). *Transports : choix des investissements et coût des nuisances : rapport du groupe présidé par Marcel Boiteux (2001)*, p.91-141, [en ligne], <http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr/BRP/014000434/0000.pdf>

COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (2010). *Répartition de lésions professionnelles survenues selon l'agent causal et l'année de l'événement*, Québec, Direction de la comptabilité et de la gestion de l'information.

COMMISSION DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL (Page consultée le 19 mars 2010). *Site de la CSST*, [en ligne], <http://www.csst.qc.ca>

COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (Page consultée le 19 mars 2010). *Site de CTQ*, [en ligne], <http://www.ctq.gouv.qc.ca>

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2007). *Rapport annuel de gestion 2006*, Québec, édité par la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec.

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2008). *Rapport annuel de gestion 2007*, Québec, édité par la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec.



CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2009). *Plan d'action 2009*, Québec, édité par la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec.

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2009). *Rapport annuel de gestion 2008*, Québec, édité par la Direction des communications de la Société de l'assurance automobile du Québec.

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2010). DIRECTION STRATÉGIQUE. *Plan stratégique 2010-2012-Contrôle routier Québec*, Québec, date de la dernière version.

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2010). *Tableau de bord et de gestion*, Québec, Service de la planification et de développement.

CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC (2010). SERVICE DE LA PLANIFICATION ET DE DÉVELOPPEMENT. *Dossier impact économique*, Québec, Document interne.

ERRIHANI, Sihem (2007). *Analyse avantages-coûts de l'insertion d'un système léger sur rail (SLR) sur l'axe Henri-Bourassa à Montréal*, Montréal, Université de Montréal.

FERLAND, Anne-Marie (2007). *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport, Partie 3 : Paramètres (valeurs de 2006)*, Québec, Service des affaires socio-économiques, Direction des affaires corporatives.

FERLAND, Anne-Marie (2008). *Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport, Partie 1 : Précis méthodologique*, Québec, Service des affaires socio-économiques, Direction des affaires corporatives.

GROUPEMENT DES ASSUREURS AUTOMOBILES (2009). *Résultats statistiques à partir du rapport statistique sur l'assurance automobile*, Québec, *Analyse d'affaire*.

L'ASSOCIATION DES CHEMINS DE FER DU CANADA (2002). *Coûts d'infrastructure et revenus associés à la circulation des poids lourds*, Ottawa, Rapport, 26 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2006). *Impact des véhicules lourds en surcharges sur les chaussées loi PEVL, dossier MTQ 54 (042) 03*, Québec, p.1-2.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2008). *Rapport annuel de gestion 2007-2008*, Québec, p.27.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (Page consultée le 22 mars 2010). *Site de MTQ*, [en ligne], <http://www.ctq.gouv.qc.ca>

SATISTIQUE CANADA (Page consultée le 29 mars 2010). *Site de statistique canada. Enquête sur les véhicules au canada de 2003*, p.30-31, [en ligne], <http://www.statcan.gc.ca/pub/53-223-x/53-223-x2003000-fra.pdf>

SATISTIQUE CANADA (Page consultée le 29 mars 2010). *Site de statistique canada. Le camionnage au canada en 2003*, p.48-69, [en ligne], <http://www.statcan.gc.ca/pub/53-222-x/53-222-x2003000-fra.pdf>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2002). *Évaluation et évolution de 1985 à 2000 Rapport des coûts de l'insécurité routière au Québec*. Direction des études et des stratégies en sécurité routière, Québec, Rapport de recherche.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2009). *Interprétation du bilan routier 2008*, Québec, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, Vice présidence à la sécurité routière, p.31-35.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2009). *Bilan 2008 : accidents, parc automobile, permis de conduire, dossier statistique*, Québec, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 231 pages.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2009). *Bilan 2008 : des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers, dossier statistique*, Québec, Direction des études et des stratégies en sécurité routière, 181 pages.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2010). *Combien de contrôleurs routiers quittes*, Québec, Direction des ressources humaines.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2010). *Coût des indemnisations*, Québec, Direction générale de l'actuariat.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'OUTAOUAIS (2006). *Étude avantages-coûts d'un système de transport rapide en site propre*, Québec, Sommaire du rapport.

TRANSPORT CANADA (Page consultée le 24 mars 2010). *Site du Transport Canada* [en ligne], [http : //www.tc.gc.ca/fra/politique/](http://www.tc.gc.ca/fra/politique/)

TRANSPORTS CANADA (Page consultée le 16 mars 2010). *Résumé, Vers une estimation des coûts socio-environnementaux des transports au Canada, rapport préparé pour transport Canada (2002)*, p.7-21, [en ligne], <http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-examendelatotalitedescouts-transmodales-tp14487r-tp14487r-1547.htm>

TRANSPORTS QUÉBEC (2001). *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscaminque : étude technique*, Québec, 44 pages.

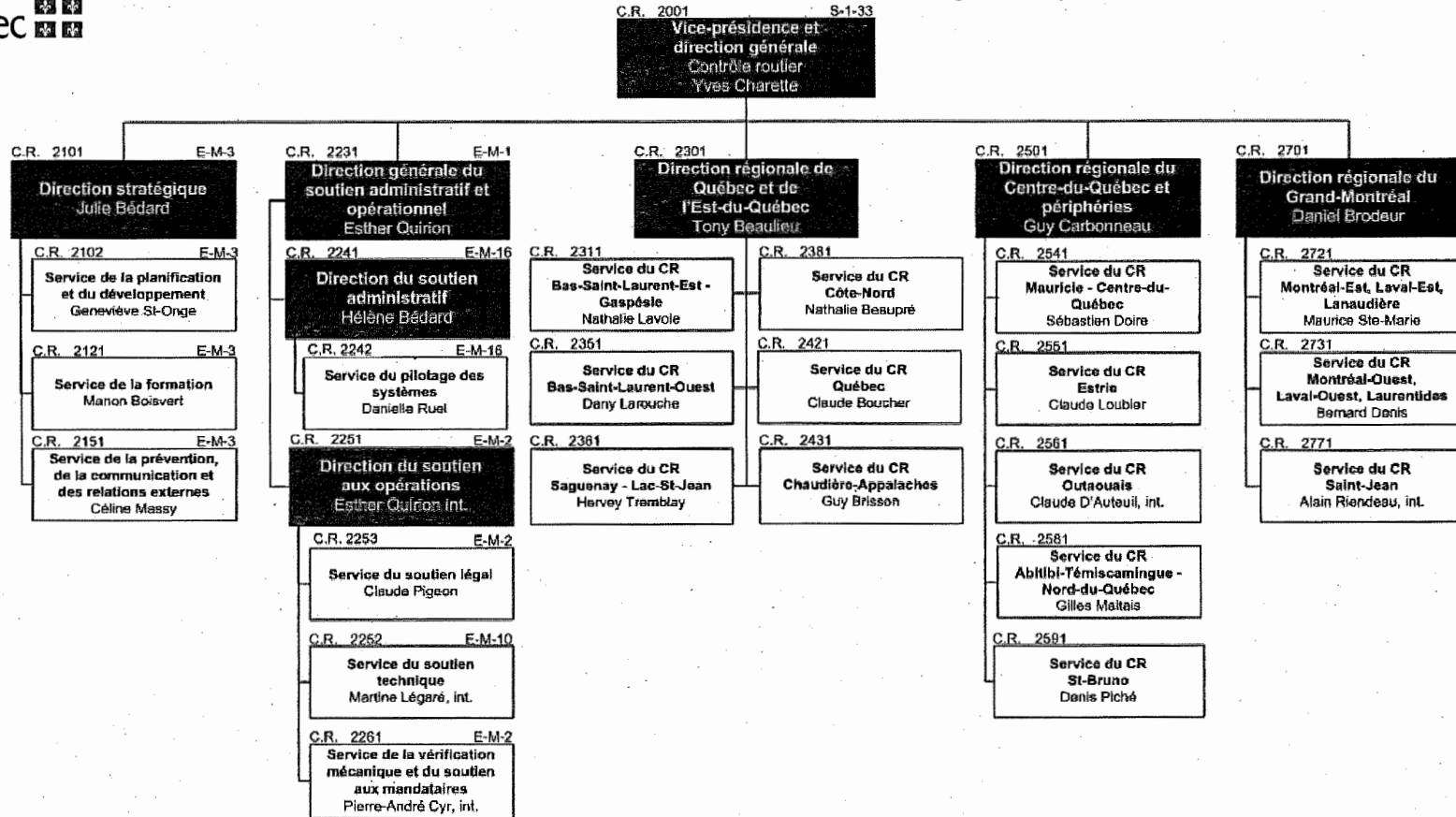
## ANNEXES

*Rapport-gratuit.com*   
LE NUMERO 1 MONDIAL DU MÉMOIRES

# ANNEXE 1



## ORGANIGRAMME DE CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC, 2010



## ANNEXE 2

### ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN D'UN CONTRÔLEUR ROUTIER

Tableau 2.1 : calcul de coût moyen d'un C.R

Année	Dépenses annuelles en milliers de dollars)	Nombre de contrôleurs routiers en (ETC)	Coût moyen d'un contrôleur routier (\$)	l'évolution du coût moyen pour chaque année (%)
2005	57 547	258	223 050	-
2006	57 161	276	207 105	-7%
2007	60 995	284	214 771	3.7%
2008	61 102	280	218 221	1.6%
2009	65 055	276	235 707	8%

Source : rapport annuel de gestion CRQ.

### ANNEXE 3

## LES DÉPENSES GLOBALES DE CONTRÔLE ROUTIER QUÉBEC POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE 2008

Tableau 3.1 : répartition des dépenses globales de CRQ

Charges de CRQ	Dépenses de CRQ de 2008	
	Montants (\$)	Pourcentage par rapport aux dépenses globales de CRQ
Traitements et charges sociales	37 032 000	61 % (dont 28 % contrôleur routier sur route)
Formation de base (nouveau)	107 237	0,17 %
Formation continue	444 143	0,72 %
Frais de déplacement	1 403 000	2 %
Services administratifs et professionnels	2 506 000	4 %
Intérêt	979 000	1,6 %
Frais de communication	2 145 000	3,5 %
Information et publicité	324 000	0,5 %
Mobilier, agencement et équipement	337 000	0,6 %
Frais d'entretien	926 304	1,5 %
Vêtements et équipements divers du CRQ	362 541	0,6 %
Véhicules et équipement	3 422 373	5,6 %
Loyers, taxes et électricité	2 336 995	3,8 %
Matériel informatique et bureautique	425 000	0,7 %
Location et entretien de matériel informatique et bureautique	2 387 000	4 %
Impression, fournitures et autres charges	754 000	1,2 %
Amortissement des immobilisations	4 361 491	7 %
Loyer du siège social	848 000	1,4 %
Total	61 102 000	100 %

Source : rapport annuel de gestion CRE



## ANNEXE 4

### ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF UTILISÉ PAR CRQ SELON LA CATÉGORIE D'EMPLOI EN ETC

Tableau 4.1 : répartition de l'effectif de CRQ

Année	Contrôleurs routiers en vérification mécanique	Contrôleurs routiers sur route	contrôleurs routiers en entreprise	Effectif d'encadrement et de soutien	Total général
1998	38	184	20	168	410
1999	40	183	23	177	423
2000	53	195	25	175	448
2001	47	239	34	179	499
2002	48	245	30	194	517
2003	50	234	27	145	456
2004	43	237	23	151	454
2005	36	240	18	146	440
2006	18	257	19	139	433
2007	8	270	14	146	438
2008	5	256	24	141	426

Source : rapports annuels de gestion de CRQ.

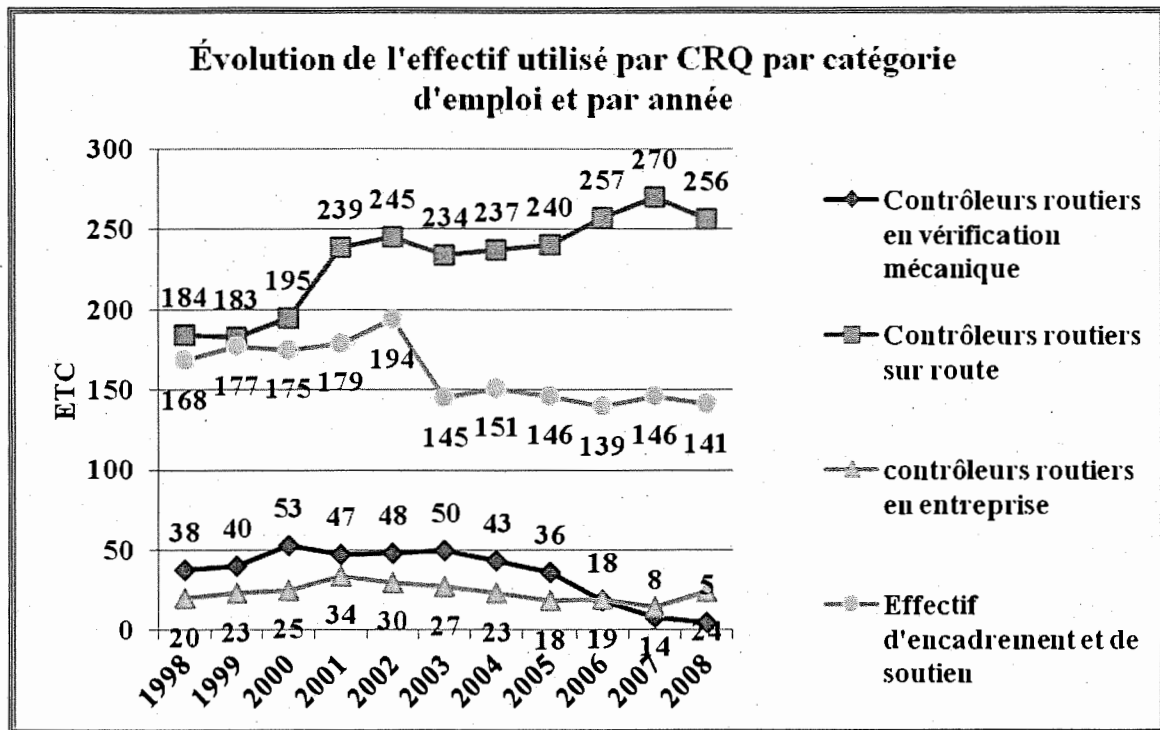


Figure 4.1 L'effectif de CRQ par catégorie d'emploi.

### CONSTATS

- ❖ L'effectif en ETC du contrôleur routier sur route a augmenté de 12 % en 2008 par rapport à la moyenne des dix dernières années 1998-2007, soit une augmentation de 28 ETC.
- ❖ L'effectif en ETC du contrôleur routier en entreprise a augmenté seulement de 3 % en 2008 par rapport à la moyenne des 10 dernières années, soit une augmentation de 1 ETC.
- ❖ De 2007 à 2008, on constate une augmentation du contrôleur routier en entreprise et une diminution du contrôleur routier sur route.

- ❖ L'effectif en ETC du personnel administratif et de soutien a diminué de 13 % en 2008 par rapport à la moyenne des dix dernières années, soit une diminution de 21 ETC.
- ❖ L'effectif en ETC du contrôleur routier en vérification mécanique a diminué de 87 % en 2008 par rapport à la moyenne des années 1998 à 2007, soit une diminution de 33 ETC.

### Hypothèses

- ❖ Le corps d'emploi en ETC du contrôleur routier sur route et en entreprise est protégé;
- ❖ en 2008, l'augmentation de corps d'emploi du contrôleur routier en entreprise est due à une réorientation de la fonction. Le recrutement de contrôleur routier en entreprise est fait parmi les contrôleurs routiers sur route ce qui explique aussi la diminution de nombre de contrôleurs routiers sur route;
- ❖ la réduction de l'effectif en ETC du personnel administratif est probablement due au départ à la retraite et à l'optimisation des façons de faire;
- ❖ la réduction de l'effectif du contrôleur en vérification mécanique est dûe à ce que le corps d'emploi des inspecteurs en vérification mécanique était en redéfinition. À partir de l'année 2004 ils ont été intégrés au corps d'emploi de contrôleur routier.

## ANNEXE 6

### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES D'UN ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN CAMION LOURD OU UN TRACTEUR ROUTIER

Tableau 6.1 : Évolution du nombre de véhicules

Année	Nombre de décès	Nombre de Blessés graves	Nombre de Blessés légers	Total
2003	112	313	2642	3067
2004	129	316	2876	3321
2005	155	351	2937	3443
2006	137	315	2689	3141
2007	98	221	2747	3066
2008	110	192	2622	2924

Source : SAAQ Interprétation du bilan 2008.

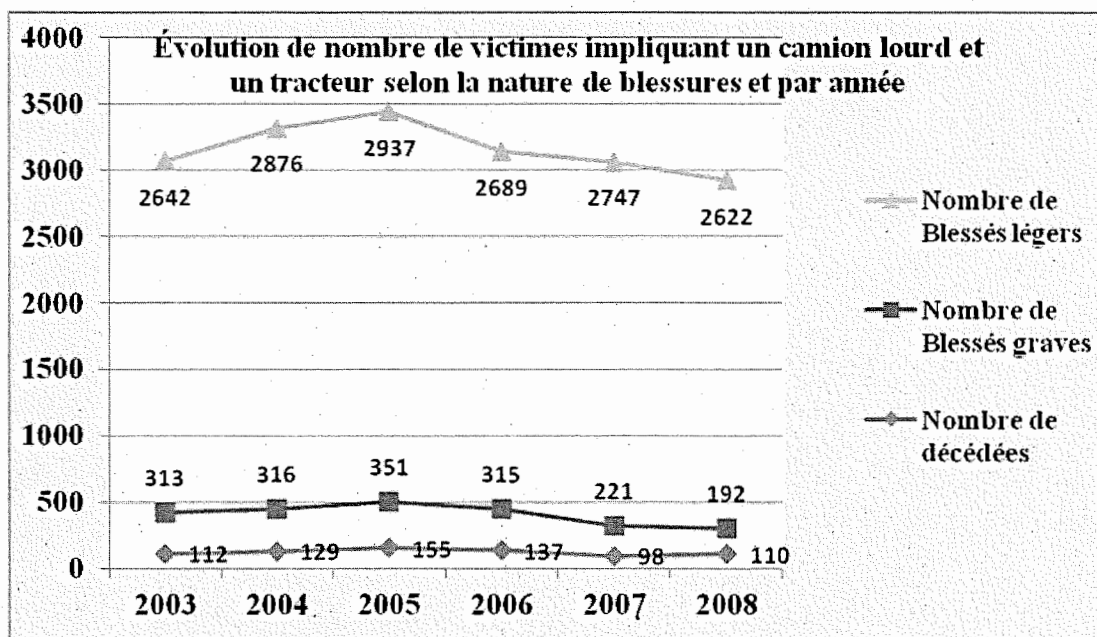


Figure 6.1 Évolution du nombre de victimes.

### Constats

- ❖ L'année 2005 a enregistré le plus grand nombre de victimes dans des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur pour toutes les catégories de blessures par rapport aux années 2003 à 2008.
- ❖ En général, le bilan du nombre total de victimes en 2008 a diminué de 8.8 % par rapport à la moyenne des années 2003 à 2007, soit une diminution de 284 victimes :
  - une diminution de 12.8 % pour le nombre de décès, soit une diminution de 16 décès;
  - une diminution de 36.7 % pour le nombre des blessés graves, soit une diminution de 111 blessés graves;
  - une diminution de 5.6 % pour le nombre des blessés légers, soit une diminution de 156 blessés légers

### Hypothèses

- ❖ L'augmentation en 2005 du plus grand nombre d'accidents survenu est peut être dû :
  - à une croissance économique importante ;
  - aux conditions climatiques difficiles;
  - à l'augmentation du flux du mouvement de transport.
- ❖ La diminution du nombre total de victimes en 2008 est peut être dû :
  - à la crise économique;
  - à l'application de différents lois et règlements ( ex : loi pour le règlement des heures de conduite et du repos du conducteur pour les véhicules lourds en 2007);
  - à l'augmentation de l'effectif des contrôleurs routiers est de 9 % par contre l'augmentation du nombre de camion lourd ou tracteur de 1,4 %.

## ANNEXE 5

### ÉVOLUTION DU COÛT TOTAL D'INDEMNISATIONS ESTIMÉS PAR LA SAAQ ET DÉBOURSÉES PAR LA CSST

Tableau 5.1 : coût total d'indemnisations estimées par la SAAQ selon le type de véhicule

Année	Autobus non scolaire	Autobus scolaires	Camions	Plaque F	Taxi	Total général
2003	6 627 000	2 214 000	54 992 000	104 067 000	9 348 000	177 248 000
2004	7 373 000	1 395 000	51 453 000	99 654 000	9 774 000	169 649 000
2005	7 102 000	1 890 000	62 079 000	129 086 000	9 213 000	209 370 000
2006	5 485 000	2 360 000	50 235 000	92 861 000	8 325 000	159 266 000
2007	5 696 000	3 339 000	52 603 000	110 347 000	7 274 000	179 259 000
<b>Total général</b>	<b>32 283 000</b>	<b>11 198 000</b>	<b>271 362 000</b>	<b>536 015 000</b>	<b>43 934 000</b>	<b>894 792 000</b>

Source : SAAQ, direction générale de l'actuariat, estimation en date du 31 décembre 2008.

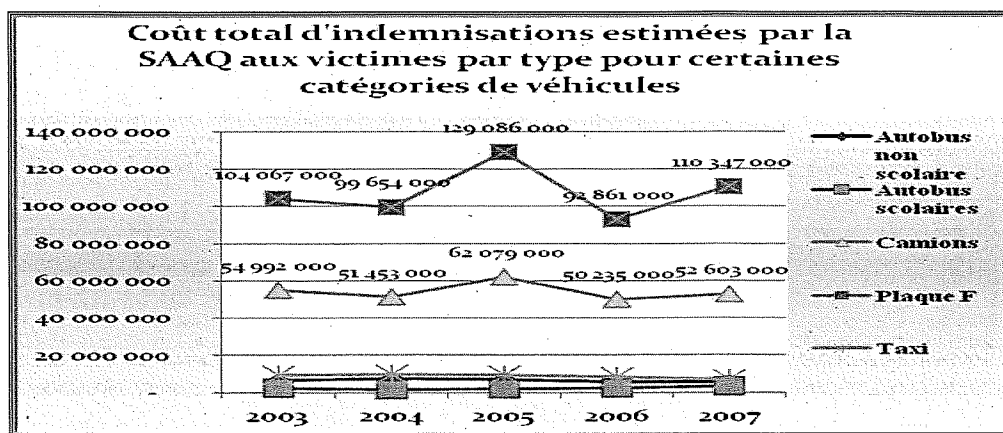


Figure 5.1 Évolution du coût total d'indemnisations estimées par la SAAQ.

### **CONSTATS**

- ❖ En 2007, le coût total d'indemnisation estimée par la SAAQ aux victimes selon les dommages corporels a enregistré une augmentation de 0,2 % par rapport à la moyenne des années 2003-2006 soit un montant de 375 750 \$.
- ❖ En 2007, le coût total d'indemnisation estimée par la SAAQ a diminué de 14 % par rapport à l'année 2005 soit un montant de 30 111 000 \$.

Tableau 5.2 : coût total déboursé par la CSST selon l'agent causal

Année	Autobus	Autre véhicule routier motorisé	Camion	Taxi	Total de débours
2003	587530	4269049	5949059	54477	10860115
2004	494543	4559391	7163277	10033	12227244
2005	705806	4251342	6595826	16744	11569718
2006	346766	3701881	4883993	9165	8941805
2007	577228	3976686	5912803	64873	10531590
2008	553833	3786010	5806852	71267	10217962

Source : CSST, D.C.G.I, service de la statistique. Données observées au 31 décembre de l'année suivant l'année d'événement.

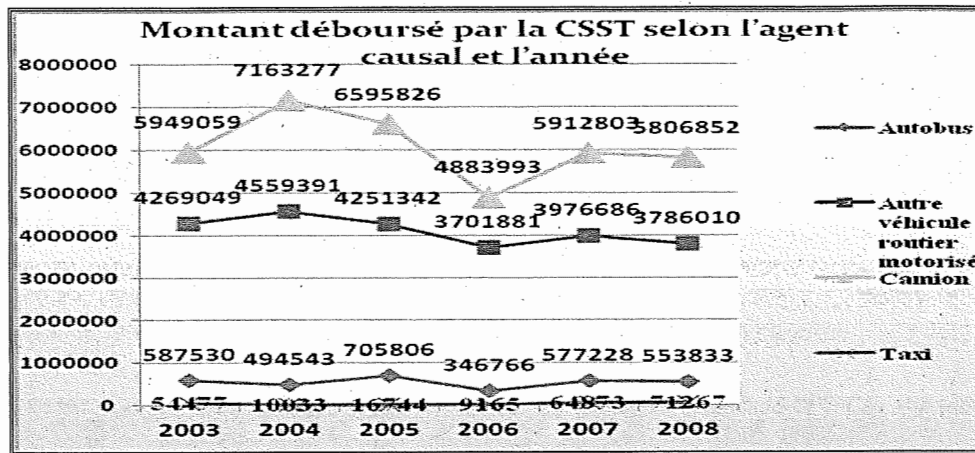


Figure 5 2 Évolution du montant déboursé selon l'agent causal par la CSST.

### CONSTATS

En 2007, le montant déboursé par la CSST aux victimes selon les dommages corporels a enregistré :

- ❖ une diminution de 3,4 % par rapport à la moyenne des années 2003 à 2006, soit un montant de 368 131 \$;
- ❖ une diminution de 9 % par rapport à 2005, soit un montant de 1 038 128 \$;
- ❖ en 2008, le montant d'indemnisation déboursé aux victimes a diminué de 12 % par rapport à 2005, soit un montant de 1 351 756 \$.



## ANNEXE 6

### ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES D'UN ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN CAMION LOURD OU UN TRACTEUR ROUTIER

Tableau 6.1 : Évolution du nombre de véhicules

Année	Nombre de décès	Nombre de Blessés graves	Nombre de Blessés légers	Total
2003	112	313	2642	3067
2004	129	316	2876	3321
2005	155	351	2937	3443
2006	137	315	2689	3141
2007	98	221	2747	3066
2008	110	192	2622	2924

Source : SAAQ Interprétation du bilan 2008.

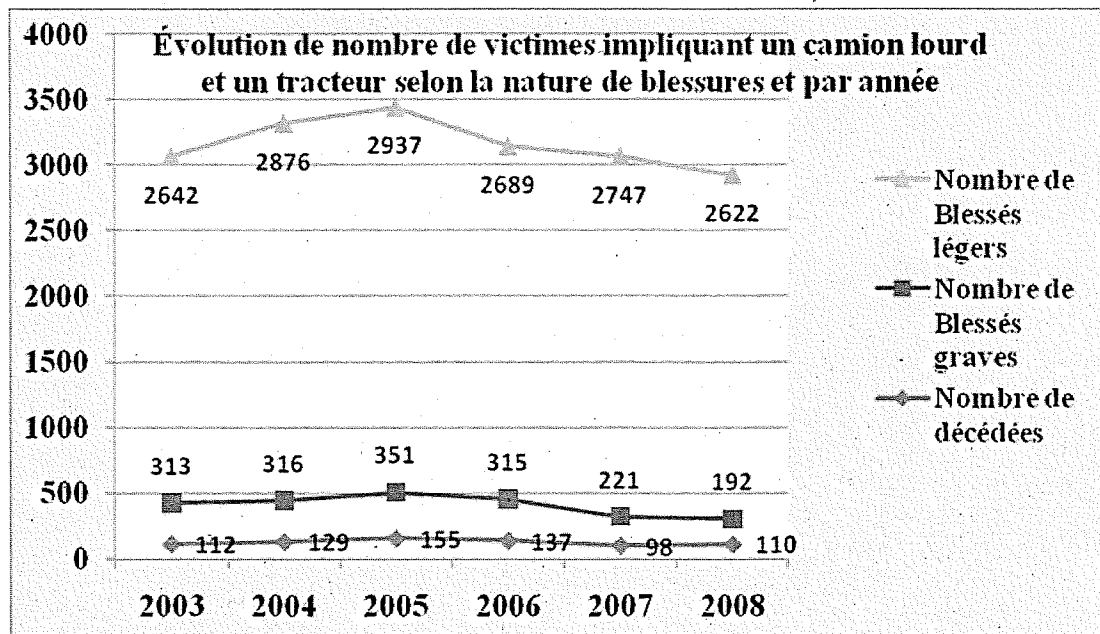


Figure 6.1 Évolution du nombre de victimes

## **Constats**

- ❖ L'année 2005 a enregistré le plus grand nombre de victimes dans des accidents impliquant un camion lourd ou un tracteur pour toutes les catégories de blessures par rapport aux années 2003 à 2008.
- ❖ En général, le bilan du nombre total de victimes en 2008 a diminué de 8.8 % par rapport à la moyenne des années 2003 à 2007, soit une diminution de 284 victimes :
  - une diminution de 12.8 % pour le nombre de décès, soit une diminution de 16 décès;
  - une diminution de 36.7 % pour le nombre des blessés graves, soit une diminution de 111 blessés graves;
  - une diminution de 5.6 % pour le nombre des blessés légers, soit une diminution de 156 blessés légers

## **Hypothèses**

- ❖ L'augmentation en 2005 du plus grand nombre d'accidents survenu est peut être dû :
  - à une croissance économique importante ;
  - aux conditions climatiques difficiles;
  - à l'augmentation du flux du mouvement de transport.
- ❖ La diminution du nombre total de victimes en 2008 est peut être dû :
  - à la crise économique;
  - à l'application de différents lois et règlements ( ex : loi pour le règlement des heures de conduite et du repos du conducteur pour les véhicules lourds en 2007);
  - à l'augmentation de l'effectif des contrôleurs routiers est de 9 % par contre l'augmentation du nombre de camion lourd ou tracteur de 1,4 %

## ANNEXE 7

### VARIATION DE L'EFFECTIF DU CONTRÔLEURS ROUTIERS PAR RAPPORT AUX OPÉRATIONS DE CONTRÔLE/FLOTTE DE VÉHICULE ET NOMBRE D'ACCIDENTS

**Tableau 7.1 : variation de l'effectif de contrôleurs routiers par rapport aux différentes variables**

Année	Effectif (ETC) du CR	Variation de l'effectif	Nombre de véhicules assujetti au CRQ	Variation du nombre de véhicules	Nombre total du MTV	Variation du MTV	Nombre des infractions par année	Variation du nombre d'infractions	Nombre total des accidents	Variation du nombre total des accidents	Nombre d'heures de présence des contrôleurs dans les postes et aires de contrôle	Variation du nombre d'heures de présence	Taux de non conformité (%)	Variation du NC
2003	261	N/D	454 599	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	16 938	N/D	68 400	N/D	N/D	N/D
2004	260	0%	467 544	3%	N/D	N/D	N/D	N/D	16 857	0%	59 274	-13%	N/D	N/D
2005	258	-1%	480 523	3%	95 939	N/D	30 296	N/D	17 162	2%	54 980	-7%	43,95	N/D
2006	276	7%	488 191	2%	95 656	-0,3%	30 582	1%	15 906	-7%	60 864	11%	42,58	-3%
2007	284	3%	500 154	2%	93 263	-3%	31 379	3%	17 106	8%	60 695	0%	43,44	2%
2008	280	-1%	510 514	2%	99 680	7%	35 105	12%	16 959	-1%	70 893	17%	44,94	3%
2009	276	-1%	N/D	N/D	98 218	-1,5%	34 144	-3%	N/D	N/D	71 354	1%	43,64	-3%

Source : les données obtenues à partir du tableau de bord de gestion de CRQ et dossiers statistiques SAAQ

**N.B.** Ces variables sont calculées par rapport à l'année précédente

## ANNEXE 8

### Les différentes catégories d'infractions

Tableau 8.1 : Montant payé selon quelques catégories d'infractions

Montant payé selon les catégories d'infractions suivantes :									
Catégorie	2000		2007		2008		2009		
	INF	INF \$	INF	INF \$	INF	INF \$	INF	INF \$	INF \$ réclamé
Équipement	5 609	428 175	2 946	447 205	3 131	486 940	3 268	497,620	667 644
Immatriculation	5 644	584 525	3 776	770 805	4 295	916 310	4 715	997,970	1 274 651
Permis spéc.	3 471	643 588	2 101	499 660	2 281	558 385	2 012	503,015	1 164 209
Règles de circ.	3 298	164 970	1 624	229 095	1,979	274 635	2 651	333,210	479 152
Surch. axiale	8 744	1 079 864	5 232	1 119 300	5 004	990 900	3 344	501,900	737 622
Surch. totale	6 534	1 204 994	2 582	0	3 223	0	3 916	0	2 104 245
<b>Total général</b>	<b>33 300</b>	<b>4 106 116</b>	<b>18 261</b>	<b>3 066 065</b>	<b>19 913</b>	<b>3 227 170</b>	<b>19 906</b>	<b>2 833 715</b>	<b>6 427 523</b>

Source : CRQ, Direction stratégique, Tableau de bord, 2010.

**Tableau 8.2 : Montant total des infractions**

<b>Année</b>	<b>Montant total des infractions</b>
<b>2006</b>	<b>8 736 817 \$</b>
<b>2007</b>	<b>7 786 500 \$</b>
<b>2008</b>	<b>8 704 757 \$</b>
<b>2009</b>	<b>7 813 433 \$</b>

Source : CRQ, Direction stratégique, Tableau de bord, 2010

**Tableau 8.3 : Nombre des infractions données**

Catégorie	Année				
	2005	2006	2007	2008	2009
	INF	INF	INF	INF	INF
Arrimage	941	1 366	1 514	1 662	1 196
Autres	808	1 774	298	245	214
Dimension	1 401	1 615	1 607	1 515	1 627
Doc. exp.			839	632	362
Émiss.polluant.			313	339	173
Équipement	3 719	3 389	2 946	3 131	3 268
Fréquence	85		610	797	728
Hres. conduite	1 276	1 499	1 103	2 418	2 090
Immatriculation	3 547	3 611	3 776	4 295	4 715
Inf. au CSR	1	4	2		1 129
Loi des trans.	6	11	8	15	11
Loi fédérale	3	20	32	15	3
Loi taxi	285	204	177	415	204
Matières dang.	897	672	897	779	486
Permis cond.	1 647	1 675	1 568	1 551	1 746
Permis IFTA	224	198	249	397	424
Permis spéc.	1 817	2 020	2 101	2 281	2 012
PSTR			40	22	61
Règl. connais.			1	2	1
Règl. loc. aut.	1			1	
Règl. PEVL	1 065	791	862	906	918
Règl. t. aut.	28	24	14	9	15
Règles de circ.	1 660	1 658	1 624	1 979	2 651
Sign. routière	987	1 088	1 487	1 755	1 340
Surch. axiale	5 031	4 953	5 232	5 004	3 344
Surch. totale	2 383	2 566	2 582	3 223	3 916
Trans. écol.	38	80	35	25	19
VAD			534	540	433
Vérif. mécan.	2 308	1 364	740	868	787
Vign. IFTA	138		187	283	269
Inconnue			1	1	2
Total général	30 296	30 582	31 379	35 105	34 144

Source : CRQ, Direction stratégique, Tableau de bord, 2010

## ANNEXE 9

### IMPACT ÉCONOMIQUE

*Suivi : données recueillies et constats au 3 février 2010*

#### **1 Politique de conformité**

Avec la politique de conformité de CRQ, nous estimons pour l'année 2008, que *le volet conformité de l'immatriculation des véhicules a généré des revenus de 1 million \$ pour la SAAQ.*

Voir annexe : 1

Réf : Par échantillonnage sur les constats d'infractions émis

#### **2 Bénéfices d'organismes gouvernementaux et autres contribution de CRQ**

---

##### **Commission des Transports du Québec**

Pour l'année financière de la CTQ se terminant au 31 mars 2009, le nombre de PEVL était de 47 432.

Les redevances sur ces inscriptions PEVL étaient de 3 839 848,00 \$.

Les redevances sur les permis de transport de taxis, d'autobus et de vrac étaient de 1 56 117,00 \$.

***Total des redevances perçus par la CTQ = 4millions\$***

Voir annexe 2

RÉF : données obtenues de la CTQ

##### **Ministère des finances**

Il y a 42 576 transactions à la SAAQ sur les permis spéciaux de circulation pour l'année 2008.

*Les revenus totaux encaissés par la SAAQ sur ces permis en 2009 totalisaient près de 8 millions\$*

De ce montant 368 220,00 \$ a été conservé par la Société en frais d'administration.

Le reste soit 7 605 338,00 \$ a été remis au ministère des Finances.

Voir annexe 3

RÉF : données obtenues de la SAAQ :

A-du service de la division information et outils de gestion SAAQ pour le nombre de permis

B-du service de la trésorerie pour les données monétaire

### **Ministère des Transports**

Il y a eu 17 119 permis spéciaux 633 émis par le ministre des Transports en 2008.

*Total des sommes perçus par le MTQ= 1. 4 million \$*

Voir annexe 4

RÉF : données obtenues du MTQ

### **MANDATAIRES EN VÉRIFICATION MÉCANIQUE**

Il y a eu en 2008, 19 574 certificats de vérification mécanique de conformés par les mandataires au Québec. L'estimé des revenus des mandataires pour effectuer seulement la conformité des CVM est de : + ou - **1 MILLION \$.**

Sans compter le 2.2 millions que rapporte la vente des vignettes CVM AUX mandataires

Voir annexe 5

Réf : tableau bord CRQ

Budget CRQ



# ANNEXE 1

## POLITIQUE DE CONFORMITÉ

Impact économique

État d'avancement

3 février 2010

## **Impact économique : État d'avancement au 2010-02-03**

Notre politique de conformité sur les véhicules en infraction est en cour d'évaluation.

L'application de cette politique de conformité a un coup monétaire direct sur les opérations de CRQ. Les remisages, les conformités, les libérations faite par un agent sur le quart de jour mais en nécessite deux sur les quarts de soir et de nuit, les escortes tout cela a un coup monétaire direct à savoir que de remettre un véhicule ne rapporte rien de plus à CRQ dans ses livres, que le ou les montants relativement aux constats d'infractions émis.

Par contre, cette politique de conformité rapporte passablement indirectement. Nous ne parlerons pas ici de gain en sécurité routière mais en gain monétaire dont bénéficient certains de nos partenaires.

Voici un exemple :

### **SOMMAIRE DES BÉNÉFICES RECENSÉS RELATIVEMENT AUX INFRACTIONS SUR L'IMMATRICULATION**

#### **Perception de revenus**

##### **Estimation des revenus pour la SAAQ suite à une conformité**

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) bénéficie aussi des activités de Contrôle routier Québec. En effet, l'Agence veille à ce que les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds, de taxis, d'autobus destinés au transport de personnes, de véhicules immatriculés a des fins commerciaux, institutionnels ou professionnels (plaque "F") payent la bonne immatriculation pour leurs véhicules et détiennent les bonnes classes de permis de conduire lorsqu'ils sont au volant de leurs véhicules. Le Code de la sécurité routière (CRS) prévoit des amendes et la Politique de conformité de Contrôle routier Québec suggère d'exiger que les contrevenants se conforment sur le champ avant de poursuivre le mouvement de transport.

Tous les intervenants sont sensibilisés aux revenus tirés des amendes découlant de ces infractions. Cependant, peu de gens sont conscients que pour se conformer aux dispositions législatives en vigueur, les contrevenants se présentent à un point de service de la Société et paient le montant pour la situation constaté par un contrôleur routier sur la route. Par exemple, le coût de l'immatriculation des camions est basé sur le nombre d'essieux de celui-ci. Ainsi, un camion porteur de transport en vrac peut être immatriculé pour 3 essieux si le propriétaire ne prévoit pas tirer une remorque avec ce véhicule. Par compte, lorsqu'un contrôleur routier constate que ce véhicule tire une remorque comptant 2 essieux, il intercepte l'ensemble de véhicule, émet une contravention au propriétaire ou à l'exploitant du véhicule en vertu de l'article XX du CSR qui aurait du être immatriculé pour 5 essieux et immobilise le véhicule dans un lieu sécuritaire jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant fasse la preuve qu'il s'est conformé à la loi, auquel moment, il pourra poursuivre son mouvement de transport. Le propriétaire ou l'exploitant se rend donc à un point de service de la SAAQ, afin d'immatriculer son véhicule pour 5 essieux. Cependant, lorsqu'il se présentera au point de service de la SAAQ et ainsi se conformé, rien indiquera qu'il se conforme suite à une interception sur la route. Cette situation prévaut aussi lorsque des conducteurs n'ont pas assumé les frais de leur permis de conduite.

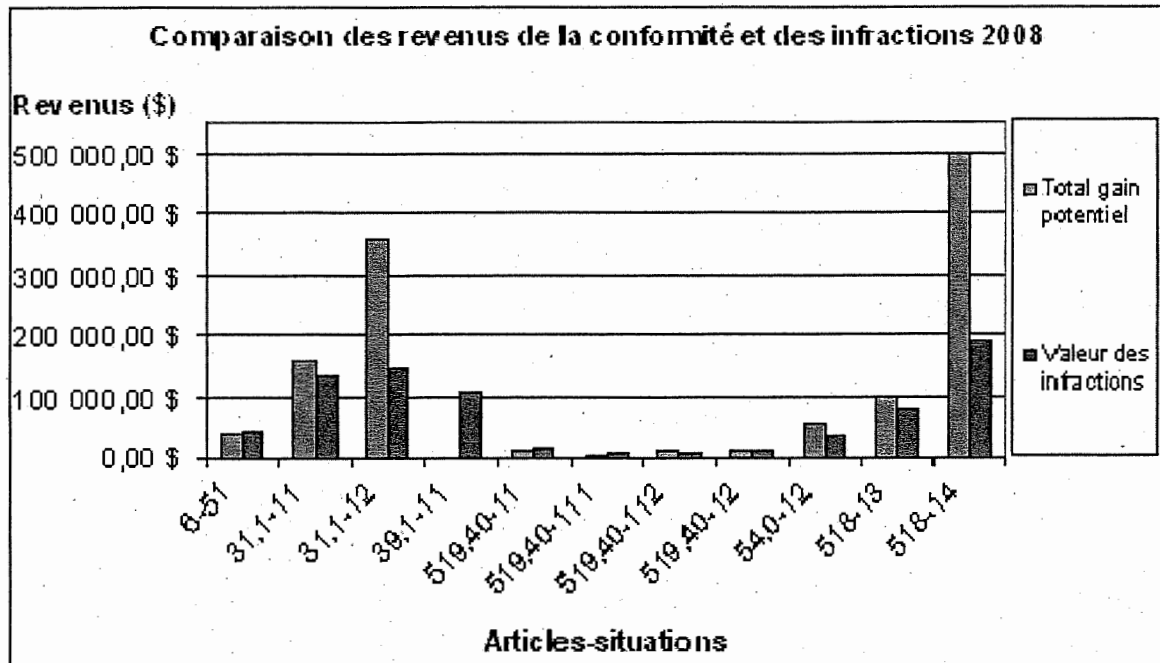
## Gain potentiel relié à l'immatriculation

Le tableau de bord de gestion de Contrôle routier Québec indique qu'en 2008 les contrôleurs routiers ont émis 4 295 infractions en lien avec l'immatriculation des véhicules. Ces infractions représentaient une somme de 771 400\$ en infractions. Certaines de ces infractions exigent que les contrevenants se conforment sur le champ (exemple : mauvaise immatriculation), d'autre non (exemple : n'avait pas l'attestation en sa possession).

Des échantillons aléatoires a été formés, des interventions où un constat d'infraction a été émis pour l'un ou l'autre des articles suivant : l'article 6 situation 51, l'article 31.1 situations 11 et 12, l'article 39.1 situation 11, l'article 54 situation 12, l'article 518 situations 13 et 14 et l'article 519.40 situations 11, 12, 111 et 112. L'analyse de chacune des interventions des échantillons ont permis de déterminé combien le contrevenant a du déboursé de plus que ce qu'il avait déjà payé afin de se conformer à la situation constatée par le contrôleur routier. Cette analyse à permis de déterminer les retombées moyennes des interventions pour chacun des articles et situations étudiés. Lorsque nous appliquons ces retombées moyennes de chaque article au nombre des interventions, nous obtenons les résultats potentiels suivants.

Article	Situation	Nombre d'intervention			Gain moyen	Gain total	Gain moyen	Gain total
		N	n	n=%N	Immat	Immat	Assurance	Assurance
6	51	147	15	10,2%	226,00 \$	33 222,00 \$	49,00 \$	7 203,00 \$
31,1	11	439	44	10,0%	108,13 \$	47 467,00 \$	253,89 \$	111 456,00 \$
31,1	12	476	48	10,1%	611,58 \$	291 113,67 \$	138,21 \$	65 787,10 \$
39,1	11	361	37	10,2%				
519,40	11	58	13	22,4%	164,85 \$	9 561,08 \$	10,62 \$	615,69 \$
519,40	111	24	5	20,8%	115,20 \$	2 764,80 \$	56,20 \$	1 348,80 \$
519,40	112	28	6	21,4%	368,33 \$	10 313,33 \$	18,00 \$	504,00 \$
519,40	12	36	6	16,7%	209,50 \$	7 542,00 \$	34,33 \$	1 236,00 \$
54	12	184	38	20,7%	257,00 \$	47 288,00 \$	56,00 \$	10 304,00 \$
518	13	263	26	9,9%	252,77 \$	66 478,31 \$	137,46 \$	36 152,38 \$
518	14	641	67	10,5%	782,78 \$	501 759,49 \$		
<b>Total :</b>		2657	305	14,8%		<b>1 017 509,68 \$</b>	753,70 \$	2 607,16 \$

La comparaison entre les revenus tirés de la conformité et les revenus tirés des amendes est révélatrice du comportement de certains propriétaires ou exploitants.



## CODE- SÉCURITÉ- ROUTIÈRE

### Art 31.1

**Situation 11**=véhicule remis en circulation, droit immatriculation non payé

**Situation 12**= véhicule remis en circulation, alors qu'il avait renoncé par avis

### Art 54

**Situation 12**=propriétaire, laisse circuler un véhicule alors que l'immatriculation atteste un usage autre

### ART 518

**Situation 13**=propriétaire, laisse circuler véhicule avec masse nette du supérieure à celle déclarée

**Situation 14**= propriétaire, laisse circuler véhicule avec le nombre d'essieux supérieure à ceux déclarés

# ANNEXE 2

Commission des Transport du Québec  
Sommes perçus

Impact économique

État d'avancement

3 février 2010

**Commission des transports du Québec**  
**Direction du développement stratégique et des communications**

**POINT 1,0**

**PEVL**

31-mars

ANNÉES
2005
2006
2007
2008
2009

NOMBRE	REDEVANCES
	INSCRIPTIONS
6 341	401 573,00
5 976	380 491,00
5 200	335 909,00
5 233	350 015,00
4 988	339 036,00

NOMBRE	REDEVANCES
	MISES A JOUR
49 599	3 731 399,00
50 247	3 850 199,00
47 515	3 692 253,00
46 763	3 700 959,00
47 432	3 839 848,00

**POINT 2,0**

**NOMBRE PERMIS**

SECTEURS	ANNÉES				
	2005	2006	2007	2008	2009
TAXIS	116	101	109	142	141
AUTOBUS	114	187	201	242	246
VRAC	19	12	30	35	29

**REDEVANCES PERMIS**

SECTEURS	ANNÉES				
	2005	2006	2007	2008	2009
TAXIS	39 136	65 770	40 273	121 846	45 659
AUTOBUS	22 895	22 783	24 590	48 993	32 200
VRAC	2 435	1 314	5 100	5 633	4 512
<b>TOTAL</b>					<b>82 371,00 \$</b>

**NOMBRE RENOUVELLEMENTS**

SECTEURS	ANNÉES				
	2005	2006	2007	2008	2009
TAXIS			15	21	16
AUTOBUS	109	156	228	263	292
VRAC	136	135	210	265	194

**REDEVANCES RENOUVELLEMENTS**

SECTEURS	ANNÉES				
	2005	2006	2007	2008	2009
TAXIS			2 504	3 173	2 396
AUTOBUS	18 094	16 855	28 464	32 600	35 826
VRAC	15 821	14 140	41 085	51 676	35 524
<b>TOTAL</b>					<b>73 746,00 \$</b>

**Revenus CTQ**

PEVL	<b>3 839 848,00 \$</b>
Permis transport	<b>82 371,00 \$</b>
Renouvellement permis transp.	<b>73 746,00 \$</b>

**TOTAL DES SOMMES PERÇUES - 2009**

**PEVL + Permis de transport + renouvellement permis transp.**

**3 995 965,00 \$**

# ANNEXE 3

Ministère des Finances  
Permis spéciaux émis par la SAAQ

Impact économique

État d'avancement

3 février 2010

**Encaissements reliés aux permis spéciaux**

Année	Droit d immatriculation	Frais d'administration	Total perçu
2005	6 095 330,00	300 568,00	6 395 898,00
2006	6 391 814,00	307 814,00	6 699 628,00
2007	6 930 383,00	332 551,00	7 262 934,00
2008	7 352 127,00	359 610,00	7 711 737,00
2009	7 605 338,00	368 220,00	7 973 558,00

Les droits d'immatriculation perçus pour les permis spéciaux sont remis mensuellement au ministère des finances. Les frais d'administration perçus pour les permis spéciaux sont conservés par la Société comme frais de gestion du programme.



# ANNEXE 4

Ministère des Transport du Québec  
Permis spéciaux du Ministre

Impact économique

État d'avancement

3 février 2010

## Permis spécial de circulation 633 émis par la ministre des Transports

Nombre de permis spéciaux 633 émis par la ministre des transports pour l'année 2005 :	13 636
Nombre de permis spéciaux 633 émis par la ministre des transports pour l'année 2006 :	15 411
Nombre de permis spéciaux 633 émis par la ministre des transports pour l'année 2007 :	16 310
<b>Nombre de permis spéciaux 633 émis par la ministre des transports pour l'année 2008 :</b>	<b>17 179</b>

Les sommes perçues pour les permis spéciaux année 2005:	891 606 \$
Les sommes perçues pour les permis spéciaux année 2006:	1 080 431 \$
Les sommes perçues pour les permis spéciaux année 2007:	1 193 408 \$
<b>Les sommes perçues pour les permis spéciaux année 2008:</b>	<b>1 409 112 \$</b>

**Informations reçus le 2010-01-27 de**

Kathleen Plourde  
Ministère des Transports du Québec  
Direction du transport routier des marchandises  
(418) 644-4719 poste 2356

A.P.

# ANNEXE 5

Mandataires en vérification mécanique

Impact économique

État d'avancement

3 février 2010

## Annexe 5

	CVM conformés par les contrôleurs	%	CVM conformés par les mandataires	%	CVM conformés total
2006	8 227	29%	20 423	71%	28 650
2007	7 169	27%	18 905	73%	26 074
2008	7 344	27%	19 574	73%	26 918

19 574 \*50\$ par vérification total des revenus = 978 700,00\$

Direction stratégique 2009-12-11