

RECOMMANDATIONS ASMAVERMEQ

CONSULTATION PUBLIQUE SUR LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2017





Lettre au responsable des audiences publiques



Sherbrooke, le 24 février 2017

Mademoiselle Claudia Di Iorio,
Monsieur Alain Gelly,

Permettez-moi de vous faire part de quelques réflexions qui ont été partagées lors de notre dernière rencontre du conseil d'administration concernant notre participation aux consultations publiques sur la sécurité routière.

2

RECOMMANDATIONS ASMAVERMEQ

D'entrée de jeu, nous vous confirmons que **notre association est en complet accord avec les coroners qui recommandent depuis plusieurs années à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) d'instaurer un programme d'inspection mécanique périodique obligatoire, débutant au renouvellement du certificat d'immatriculation ou à la revente de tout véhicule de promenade de 10 ans ou plus d'usage.**

L'ASMAVERMEQ, en tant que partenaire de la SAAQ, accorde la plus haute importance à la sécurité des véhicules routiers. D'ailleurs, notre comité de véhicules légers a déjà pris l'initiative avec la présentation du DVD s'intitulant *Comment identifier un véhicule non sécuritaire*. Ce DVD de 25 minutes s'adresse à tous les intervenants en sécurité routière et plus particulièrement aux corps policiers. Vous pouvez consulter la vidéo sur notre site Internet (www.asmavermeq.ca). Ce comité a également élaboré, en collaboration avec la SAAQ, une fiche technique qui permet aux corps policiers de mieux identifier et référer un véhicule dangereux à la vérification mécanique. De plus, nous avons réalisé une brochure qui fait l'analyse complète de l'ensemble

des rapports d'accidents et recommandations des coroners depuis 2004 (voir pièce jointe).

Notre association se veut proactive en appuyant toutes les initiatives susceptibles d'améliorer le bilan routier. De plus, nous avons l'intention de faire progresser l'idée de l'inspection des véhicules de promenade à l'ensemble des tables en sécurité routière et aux partenaires de l'industrie. Quant à la capacité du réseau des mandataires d'effectuer l'inspection mécanique d'un programme obligatoire des véhicules routiers, voici brièvement quelques observations :

- Présentement, le réseau des mandataires de véhicules légers est composé de 81 entreprises, situées partout au Québec, qui effectuent annuellement plus de 100 000 inspections et réinspections. Toutes les opérations administratives sont informatisées et les résultats sont envoyés quotidiennement à la SAAQ via SAAQclic. Tous les employés ont reçu une formation adéquate sur l'application du programme de vérification mécanique. Le suivi est rigoureux et les contrôles de qualité se font annuellement par les représentants de la SAAQ. Le réseau est en activité depuis

1987 et plusieurs des mandataires sont équipés d'un freinomètre, leur permettant ainsi de vérifier le système de freinage. Le service à la clientèle est doté d'un numéro sans frais permettant aux clients de déposer une plainte aux responsables de la SAAQ. Je vous signale que les plaintes sont rares en ce qui concerne le délai ou la qualité d'inspection.

- À notre avis, le réseau n'a pas atteint sa pleine capacité en ce qui concerne la vérification mécanique. Plusieurs mandataires nous ont souligné que, dans l'éventuel élargissement du mandat, leur entreprise pourrait élargir leurs heures de service.
- Il est important de souligner que le réseau des mandataires de véhicules lourds pourra aussi être mis à contribution dans un éventuel programme. Déjà, il y a des mandataires dans ce réseau qui ont aussi le mandat d'inspecter les véhicules légers. Toutes ces entreprises ont adapté leurs infrastructures au service de la clientèle de véhicules de promenade.

En conclusion, nous sommes favorables à ce que le réseau des mandataires ASMAVERMEQ participe, avec d'autres éventuels partenaires de l'industrie à toute initiative du ministère et de la SAAQ, au développement d'un programme d'amélioration du bilan routier. Son expertise et sa capacité d'assumer son rôle comme réseau de vérification mécanique sont souhaitables.

Soyez assurés de notre appui inconditionnel afin d'améliorer le bilan routier ainsi que de notre collaboration à tout programme d'inspection de véhicules légers, tel que mentionné dans le rapport des coroners.

Recevez, Mademoiselle Claudia Di Iorio et Monsieur Alain Gelly, mes salutations distinguées.

Le Directeur général,



Joseph Bavota



Lettre sur la loi n°100 et les inspections mécaniques



Sherbrooke, le 22 Août 2016

M. Laurent Lessard, Ministre des Transports

Cabinet du Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
700, boulevard René-Lévesque Est, Québec

Objet : La loi n°100 et la fréquence des inspections mécaniques pour les taxis

Monsieur le Ministre,

En premier lieu, nous tenons à vous féliciter pour votre nouveau poste à titre de Ministre des transports.

Comme vous le saviez, la loi n°100 a modifié diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi. Nous avons constaté que cette loi, aux articles 49 et 50, modifiera, à partir du **8 septembre 2016**, la fréquence d'inspections des véhicules **de taxi de deux inspections mécaniques à une inspection annuelle!**

Dernièrement, le Coroner Stéphanie Gamache a recommandé, après avoir enquêté sur le décès de M. Antoine Boucher, 23 ans, qui était causé par la vitesse et des **pneus usés**, que le Bureau du taxi de Montréal (BTM) revoit ses règles internes concernant les inspections des quelques 4440 véhicules sous sa responsabilité. De plus, la porte-parole du bureau du taxi, Mme Marie-Hélène Giguère, a réitéré l'importance des exigences des taxis à faire leurs inspections biannuelles!

Depuis 27 ans, nos mandataires ont contribué à vérifier les taxis deux fois par année et à s'assurer que les véhicules soient sécuritaires. Les statistiques de la SAAQ démontrent clairement l'importance de cet encadrement.

Les véhicules d'aujourd'hui en 2016, sont mieux conçus au niveau des aciers et des alliages utilisés dans leur fabrication, ainsi que les moteurs et leurs technologies de carburation et d'injection plus performants. Par contre, en ce qui touche la conduite, le système de freinage, la suspension, etc., ces composantes sont toujours de même qualité que dans les années 1980. Selon la SAAQ, le kilométrage annuel d'un taxi serait d'environ 67 730 km. Pour une période de huit à dix ans, le millage d'un véhicule de service pourra atteindre facilement 450,000 kilomètres! Une seule inspection annuelle pourrait aussi avoir des conséquences graves sur l'état des **pneus** et par le fait même, augmenter les risques d'accidents. Comme d'ailleurs l'accident qui s'est produit dernièrement à Montréal. La réalité aujourd'hui est que les pièces de remplacement chinoises, de deuxième et troisième qualité, envahissent le marché nord-américain. Plusieurs propriétaires de véhicules

SANS RÉPONSE

installent ou font installer ce type de pièces pour économiser sur les coûts de réparation de leurs véhicules et par le fait même, puisque ces pièces s'usent beaucoup plus rapidement, les véhicules sur les routes du Québec sont moins sécuritaires s'ils **ne sont pas inspectés à des fréquences plus rapprochées.**

Nous constatons que cette modification a été faite **sans aucune étude** ou consultation de la part de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les conséquences pour la sécurité routière et la sécurité des passagers sont définitivement compromises. Pour cette raison, nous vous demandons de maintenir les fréquences d'inspections à deux fois par année et **de procéder à un arrêt ministériel ou une dérogation afin de permettre à la SAAQ de faire une étude sérieuse sur la pertinence de diminuer, maintenir ou augmenter la fréquence des inspections mécaniques.**

À notre avis, il est primordial que *tous les taxis* servant à transporter les passagers, soient sécuritaires et que les inspections biannuelles soient maintenues.

Nous vous remercions, Monsieur Le Ministre, de l'attention particulière que vous porterez à cette demande et vous assurons notre entière collaboration.



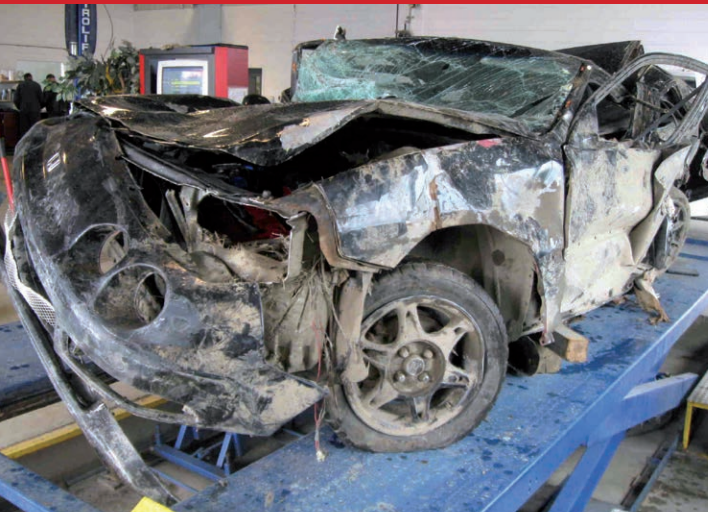
Joseph Bavota, directeur général

ASMAVERMEQ

www.asmavermeq.ca

Tél : 819 829-8115

Les dangers liés aux véhicules âgés de 10 ans et plus



6

C'était en novembre 2009

Le Bureau du coroner présente les conclusions du coroner, Dr Martin Sanfaçon, de même que ses recommandations à la suite de l'investigation tenue pour éclaircir les causes et les circonstances du décès de M^{me} Françoise Ménard, survenu le 10 juillet 2008 dans la municipalité de Lefebvre, dans la région du Centre-du-Québec. M^{me} Ménard est décédée d'un polytraumatisme de la route, à la suite d'une collision entre le véhicule tout-terrain (VTT) qu'elle conduisait et un véhicule Volkswagen Golf datant de 1994.

Les circonstances du décès

Âgée de 57 ans, M^{me} Ménard était agricultrice et vivait en milieu rural. Elle avait l'habitude d'utiliser quotidiennement un VTT pour se déplacer sur le vaste terrain qu'occupait la ferme qu'elle exploitait, cette dernière s'étendant de part et d'autre du 7^e rang à Lefebvre.

Le 10 juillet 2008, vers 17 h 34, alors qu'elle circulait dans son VTT, M^{me} Ménard a décidé de traverser le chemin du rang. Au même moment, un jeune homme de 17 ans arrivait sur la route en direction ouest au volant d'une Volkswagen Golf 1994. Subitement, le VTT conduit par M^{me} Ménard est apparu

devant lui, traversant du nord au sud. Bien qu'il ait immédiatement freiné au maximum, le conducteur n'a pu éviter l'impact avec le VTT et la victime a été projetée dans le fossé longeant la route. Le jeune homme s'est aussitôt rendu au domicile de la victime, où des membres de la famille ont appelé les services d'urgence. Une fois sur place, devant l'absence de signes vitaux chez M^{me} Ménard, les ambulanciers l'ont transportée à l'urgence de l'hôpital de Sainte-Croix, où son décès a été constaté.

Les causes du décès

De l'avis du coroner Sanfaçon et sur la base de l'information obtenue notamment par le biais de l'enquête policière et des témoignages recueillis, plusieurs éléments circonstanciels ont contribué à la survenue de cet accident. D'abord, M^{me} Ménard a traversé le chemin sans préalablement s'immobiliser pour s'assurer que la voie est libre et le geste, sécuritaire. De plus, elle conduisait son VTT sans porter de casque protecteur. Or, la cause du décès est vraisemblablement un important traumatisme crânien qui, bien qu'aucun équipement ne puisse offrir une protection complète lors d'un impact aussi brutal, aurait possiblement été atténué par le port d'un casque.

Par ailleurs, le conducteur de l'autre véhicule impliqué était mineur. Il possédait donc une expérience de conduite limitée qui n'a certainement pas amélioré son temps de réaction et la qualité de sa manœuvre lorsqu'il a aperçu le VTT devant lui.





Enfin, le piètre état et les graves anomalies mécaniques du véhicule automobile ont probablement joué un rôle dans le déroulement de l'accident. En effet, les analyses faites par le reconstitutionniste et l'expert garagiste ont révélé que deux des quatre freins n'étaient pas fonctionnels, que les pneus étaient hétéroclites et que le système de freinage était tel que la course de la pédale rendait le freinage nettement sous-optimal. Ces observations soulèvent, selon Dr Sanfaçon, un questionnement incontournable sur l'âge des véhicules qui circulent sur nos routes et sur leur sécurité.

Une problématique connue

En 2008, le parc québécois de véhicules de promenade était composé de 4 105 208 véhicules, dont 20,3 % dataient de plus de 10 ans. Cumulant des dizaines, voire des centaines de milliers de kilomètres, ces véhicules, souvent rongés par la corrosion et dotés d'accessoires dysfonctionnels, souffrent parfois d'un entretien déficient dont les répercussions sur la

performance de freinage, la tenue de route et le moteur rendent le véhicule et sa conduite moins sécuritaires.

Fait notable, les victimes des accidents impliquant ces véhicules âgés ne sont pas toujours les propriétaires imprudents. Ainsi, des treize personnes décédées dans les dix accidents du genre survenus depuis 2002, 60 % étaient passagères. Malgré tout, au Québec, aucune loi ou règlement n'oblige les propriétaires de ce type de véhicule à soumettre leurs engins à des inspections mécaniques, quels qu'en soient l'âge ou le kilométrage.

Des précédents inspirants

Un survol de la littérature en ce domaine et des mesures déjà existantes à l'échelle nationale et internationale indique que les risques liés à l'usure ou à l'entretien négligé des véhicules âgés de dix ans et plus constituent une problématique connue devant faire l'objet d'un contrôle plus serré.





Recommandations antérieures de coroners

Au cours des cinq dernières années, plus de cinq coroners ont recommandé à la Société de l'assurance-automobile du Québec (SAAQ) d'instaurer ou d'envisager l'instauration d'un programme d'inspection obligatoire des véhicules automobiles de plus de sept à dix ans.

SAAQ et réglementation québécoise

Aux recommandations formulées par les coroners au sujet des véhicules âgés, la SAAQ répond invariablement que «les défaillances mécaniques ne sont identifiées comme cause principale que dans 2 % des accidents mortels impliquant des véhicules de promenade, ce qui ne semble pas justifier l'instauration d'un programme d'inspection obligatoire». **Si cette position est basée sur des statistiques factuelles, elle demeure néanmoins très discutable selon le Dr Sanfaçon, puisqu'elle prend en compte les seuls accidents pour lesquels le défaut mécanique a été désigné comme étant LA principale cause. Or, tous les intervenants en sécurité routière s'entendent pour reconnaître qu'un accident est habituellement le résultat d'une multitude de facteurs et que le retrait de seulement l'un de ces facteurs aurait probablement évité le drame.**

Inspection obligatoire des véhicules ailleurs dans le monde

Au Canada, des programmes d'inspection mécanique obligatoire aux douze mois des véhicules de promenade sont appliqués au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. Au Manitoba, tous les véhicules de revente doivent aller au centre d'inspection et ce conformer avant d'être immatriculé.

Aux États-Unis, au moins 17 états obligent de telles inspections, qui doivent débiter entre un et quatre ans après la mise en circulation initiale du véhicule et être répétées aux un à deux ans. Dans tous les états concernés, les véhicules de plus de huit ans sont soumis à une inspection annuelle.



CENTRE DE VÉRIFICATION en Espagne

En Europe, une directive de 1996 suggère aux pays membres de l'Union européenne de réaliser une inspection mécanique sur tous les véhicules de quatre ans et de répéter cette inspection aux deux ans. Un programme d'inspection des véhicules existe même depuis 1917 en Finlande.

Enfin, une inspection des véhicules de promenade dès la troisième année puis aux deux ans est en vigueur au Japon.

Jeunes conducteurs et vieux véhicules

Les conducteurs de 24 ans et moins représentent 9,9 % des titulaires de permis au Québec mais possèdent 25,4 % des véhicules âgés de 10 ans et plus, principalement pour des questions budgétaires à l'achat et au moment d'acquiescer une assurance. Dans plusieurs cas, ces mêmes considérations monétaires conduisent aussi à un entretien déficient d'une voiture déjà mal en point.

Agir maintenant et efficacement

Les statistiques de la SAAQ sont sans équivoque : entre 2004 et 2008, les 20 % de véhicules âgés de plus de 10 ans composant le parc automobile québécois ont été impliqués dans 30 % des accidents de la route avec blessés graves ou décès. Ainsi, il apparaît que ces véhicules constituent un facteur de risque de survenue d'accident grave ou mortel au Québec. De ce fait, l'âge des véhicules devrait faire l'objet d'une inquiétude similaire à celle liée à l'âge des conducteurs.

De plus, la SAAQ a déjà l'expérience de tels programmes pour d'autres types de véhicules (autobus, véhicules d'urgence, véhicules spécialisés). Si le nombre d'accidents n'est pas diminué de façon significative par un tel programme pour les véhicules de promenade, les victimes seront toutefois mieux protégées par le véhicule dans lequel elles se trouvent si tous ses constituants sont en ordre. En résulteront une diminution de la gravité des blessures subies par les victimes de la route et, ultimement, une diminution du nombre de décès sur les routes.

Pour y arriver et assurer une meilleure protection de la vie humaine, le coroner Sanfaçon recommande :

À la Société de l'assurance-automobile du Québec :

«Instaurer un programme d'inspection mécanique obligatoire au renouvellement du certificat d'immatriculation de tout véhicule de promenade de plus de 10 ans d'usage.»

Au ministère des Transports du Québec :

«Demander à la Table québécoise sur la sécurité routière de mettre ce sujet à son ordre du jour pour éventuellement en tirer des recommandations ayant pour but de créer un programme d'inspection mécanique obligatoire de tout véhicule de promenade de plus de 10 ans.»

PAS DE SUIVI



L'ASMAVERMEQ appuie les recommandations du coroner Martin Sanfaçon intégralement et continuera d'affirmer que la SAAQ à l'obligation au nom de la sécurité routière de mettre immédiatement en application les recommandations nécessaires au bien-être de la collectivité !

Visitez notre site Web
www.asmavermeq.ca





Rapport accablant du coroner Martin Sanfaçon

Par Joseph Bavota

10

RECOMMANDATIONS ASMAVERMEQ

D'entrée de jeu, il est important de confirmer que notre association est en complet accord avec la recommandation du coroner **Dr Martin Sanfaçon** !

L'ASMAVERMEQ, en tant que partenaire de la SAAQ, accorde la plus haute importance à la sécurité des véhicules routiers. D'ailleurs, notre comité de véhicules légers a déjà pris l'initiative, avec la présentation du DVD *«Comment identifier un véhicule non sécuritaire»*. Ce DVD de vingt-cinq (25) minutes s'adresse à tous les intervenants en sécurité routière et plus particulièrement aux corps policiers. Vous pouvez consulter la vidéo sur notre site internet, www.asmavermeq.ca. Ce comité a également élaboré, en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec, une fiche technique qui permet aux corps policiers de mieux identifier et référer un véhicule dangereux à la vérification mécanique. De plus, nous avons réalisé une brochure qui fait l'analyse complète de l'ensemble des rapports d'accidents et recommandations des coroners depuis 2004!

Notre association se veut proactive en appuyant toutes les initiatives susceptibles d'améliorer le bilan routier. De plus, nous avons l'intention de faire progresser l'idée sur l'inspection des véhicules de promenade à l'ensemble des tables en sécurité routière et aux partenaires de l'industrie. Quant à la capacité du réseau des mandataires d'effectuer l'inspection mécanique d'un programme obligatoire des véhicules routiers, voici brièvement quelques observations :

- Présentement, le réseau des mandataires de véhicules légers est composé de quatrevingt-une (81) entreprises situées partout au Québec qui effectuent annuellement plus de 100 000 inspections et réinspections. Toutes les opérations administratives sont informatisées et les résultats sont envoyés quotidiennement à la SAAQ via SAAQ-clic. Tous les employés ont reçu une formation adéquate sur l'application du programme de vérification mécanique. Le suivi est rigoureux et les contrôles de qualité se font annuellement par les représentants de la SAAQ. Le



Le véhicule est la première et principale protection de ses occupants lorsque survient un accident...

Le rapport du coroner Dr Martin Sanfaçon recommande à la Société de l'assurance-automobile du Québec d'instaurer un programme d'inspection mécanique périodique obligatoire, débutant au renouvellement du certificat d'immatriculation de tout véhicule de promenade de 10 ans ou plus d'usage.

réseau des mandataires est en opération depuis 1987 et plusieurs des mandataires possèdent un équipement de haute technologie leur permettant de vérifier le système de freinage. Le service à la clientèle est doté d'un numéro 800 qui permet aux clients de déposer une plainte aux responsables de la SAAQ.

- À notre avis, le réseau ASMAVERMEQ n'a pas atteint sa pleine capacité en ce qui concerne la vérification mécanique. Plusieurs mandataires nous ont souligné que, dans l'éventuel élargissement du mandat, leur entreprise pourrait allonger ses heures de service.
- Il est important de souligner que le réseau des mandataires de véhicules lourds pourra aussi être mis à contribution dans un programme éventuel. Déjà, il y a des mandataires dans ce réseau qui ont aussi le mandat d'inspecter les véhicules légers. Toutes ces entreprises ont adapté leur infrastructure au service de la clientèle de véhicules de promenade.

Nous sommes favorables à ce que le réseau des mandataires et de l'ASMAVERMEQ participe, avec d'autres éventuels partenaires de l'industrie, à toute initiative du ministère des Transports et de la SAAQ au développement d'un programme d'amélioration du bilan routier. Son expertise et sa capacité d'assumer son rôle comme réseau de vérification mécanique sont souhaitables.

Nous appuyons tout programme d'inspection de véhicules légers tel que mentionné dans le rapport du coroner **Dr Martin Sanfaçon**. Nous vous invitons à prendre connaissance de ce rapport accablant dans les pages suivantes.

N.B. : Une lettre a été envoyée à **monsieur Robert Poëti**, ministre des Transports, **madame Nathalie Tremblay**, présidente de la SAAQ et à un de nos partenaire, **monsieur Marc Brazeau**, président et chef de la direction de l'AIA Canada (Association des industries automobiles du Canada).

RAPPORT D'INVESTIGATION DU CORONER
Loi sur la recherche des causes et des circonstances des décès

IDENTITÉ		NUMÉRO DE DOSSIER A 174898		159068
SUITE À UN AVIS DU 2012/09/16				
Prénom à la naissance Pierre-André		Nom à la naissance Perron-Gaumond		Date de naissance 1990 11 29
Sexe X	Municipalité de résidence Drummondville	Province Québec	Pays Canada	
Prénom de la mère Audrey	Nom de la mère à la naissance Perron	Prénom du père Bruno	Nom du père Gaumond	
DÉCÈS		Municipalité du décès Lefebvre		
Lieu du décès X	Nom du lieu Près du 143, rang 7	(00:00 @ 23:59) 01 : 40		
DATE DU DÉCÈS X	2012/09/16	HEURE DU DÉCÈS X		

CAUSE DU DÉCÈS :
Traumatisme crânien sévère.

EXPOSÉ DES CAUSES :
Le corps de Monsieur Perron-Gaumond fut identifié par un collègue de travail. J'ai réalisé l'examen externe à l'hôpital Ste-Croix de Drummondville le 16 septembre 2012 à 04h15. Du sang est présent à la bouche et au nez. Des fractures du massif facial sont présentes. On note une lacération près de l'œil gauche ainsi que de profondes lacérations cervicales droites. Une rupture de la trachée est évidente. Une fracture fermée de l'humérus droit est présente au-dessus du coude. Des abrasions sont observées aux deux genoux.

AUTRES RAPPORTS :
Des analyses toxicologiques ont été effectuées sur le sang et l'urine de la victime.
La présence d'amphétamines est décelée (47 ng/mL dans le sang, 88 ng/mL dans l'urine).
L'alcoolémie est à 93 mg/dL (seuil légal pour la conduite automobile : 80 mg/dL).

EXPOSÉ DES CIRCONSTANCES :
Le 15 septembre 2012, Monsieur Perron-Gaumond se présente en après-midi chez l'un de ses amis, Monsieur Marc Chabot (A-178899). Ils discutent et consomment de la bière. Tous deux soupent à cet endroit en présence de la conjointe de Monsieur Chabot. Après le souper, ils rendent visite à un ami commun puis reviennent chez Monsieur Chabot et allument un feu de camp en continuant leurs discussions et leur consommation.

Le 16 septembre 2012, un appel est placé au 9-1-1 à 01h44 pour signaler un accident sur le 7^{ème} rang de Lefebvre, à moins d'un kilomètre de la résidence de Monsieur Chabot.

Les policiers, pompiers et ambulanciers appelés sur les lieux découvrent une Chevrolet Camaro 1982 près de l'adresse civique 143. De longue trace de dérapage démontrent le trajet de la sortie de route survenue à haute vitesse qui s'est terminée lorsque le véhicule, presque complètement dans le fossé, a heurté un ponceau donnant accès à une résidence. Sous la force de l'impact, le véhicule s'est retrouvé en position verticale, l'avant du véhicule enfoncé dans le fossé (photo 1).

Monsieur Perron-Gaumond était le conducteur. Non-attaché, il fut partiellement éjecté et retrouvé en partie coincé dans la portière du conducteur. Aucun signe vital n'était décelable à l'arrivée des secours. Son corps fut extirpé des décombres du véhicule par les pompiers et son décès fut constaté à l'hôpital Ste-Croix de Drummondville.



Photo 1

IDENTIFICATION DU CORONER		Nom du coronar Sanfaçon
Prénom du coronar Dr Martin		
Je soussigné, coronar, reconnais que la date indiquée, et les lieux, causes, circonstances décrits ci-haut ont été établis au meilleur de ma connaissance et ce, suite à mon investigation, en foi de quoi		
J'AI SIGNÉ À L'AVENIR CE	2014 / 09 / 24	SIGNATURE

INVESTIGATION DU CORONER
(suite)

174898

Numéro de l'avis

La chaussée asphaltée
est quasi nul.
niveau 2 de la Sûreté du
s de freinage, du type de
m/heure.
était éclaté.
supérieure du véhicule

la possibilité que cet



é droit dont la
alte. La sortie
rte de contrôle

e auraient été
tisme crânien

s conditions
La prise de

attribuer la
ension des
viennent le
s correctifs

alcool est
licité à ce

que les
ment les



Extraits du rapport du coroner Martin Sanfaçon



Martin Sanfaçon, coroner

La SAAQ ne tient nullement compte des accidents dans lesquels une défaillance mécanique constitue un facteur contributoire ! Les formulaires de rapport d'accident de la SAAQ demandent aux policiers de déterminer la première et la deuxième causes probables de l'accident !

Plusieurs véhicules automobiles roulent sur nos routes dans un état mécanique inquiétant.

Le parc automobile québécois compte un grand nombre de véhicules de promenade (4 502 414 au 31 décembre 2013) dont près de 25,8 % ont plus de 10 ans.

Souvent décrits dans les rapports d'inspection de véhicules accidentés, les défauts mécaniques sont toutefois souvent relégués au second plan pour expliquer la survenue d'accidents graves ou fatals.

Pourtant, des rapports accablants existent à ce sujet.

Le véhicule est la première et principale protection de ses occupants lorsque survient un accident. Sa mécanique et ses dispositifs de sécurité devraient être en parfait état de fonctionnement pour circuler sur la voie publique, et ce tant pour la sécurité de ses passagers que pour celle des autres utilisateurs de la route.

Relation entre jeunes conducteurs et vieux véhicules

Les résultats obtenus dans les recherches précitées démontrent que les vieux véhicules sont plus souvent impliqués dans les accidents, et qu'une partie de ce risque est attribuable à l'âge des conducteurs mais que ce facteur ne justifie pas à lui seul leur surreprésentation dans ces données.

Les statistiques québécoises compilées par la SAAQ démontrent les résultats suivants :

- En 2012, les véhicules de promenade (automobiles et camions légers) de plus de 10 ans représentaient 26,7 % du parc automobile québécois, une croissance significative par rapport à la période 2004-2008 alors qu'ils représentaient 20 % du nombre de véhicules ;
 - Les jeunes de 16 à 24 ans possédaient 11,3 % de ces vieux véhicules ;
 - Les véhicules de 10 ans et plus étaient impliqués en 2011 dans 32,2 % des accidents mortels, dans 29,6 % des accidents graves et dans 27,1 % des accidents légers impliquant tous types de véhicules ;

- En 2011, les conducteurs de 16 à 24 ans détenaient 10,3 % des permis de conduire ; ils représentaient cependant 21,2 % des conducteurs impliqués dans des accidents graves ou mortels. Ces résultats sont en amélioration par comparaison au taux de 25 % obtenu en 2004-2008.

Conducteurs âgés et véhicules âgés

Les personnes de 75 ans et plus possèdent 5,0 % des véhicules de promenade de 10 ans et plus au Québec. En 2011, ces conducteurs « âgés » ont été impliqués dans 3,6 % des accidents graves ou mortels.

Ainsi, bien que ces statistiques ne tiennent pas compte de la distance annuelle parcourue en automobile, l'âge des conducteurs ne peut être invoqué comme cause majeure d'accidents sur nos routes. Néanmoins, les titulaires d'un permis de conduire de classe 5 doivent subir un examen médical obligatoire et fournir à la S.A.A.Q. un rapport de cette évaluation, incluant un examen visuel, à l'approche de leurs 75 ans et 80 ans, puis tous les deux ans.

Parallèlement, tel que mentionné précédemment, les véhicules « âgés » sont impliqués dans environ 30 % des accidents graves ou mortels. Pourtant, ils ne sont soumis, eux, à aucun « examen » obligatoire! Un programme d'inspection mécanique obligatoire des véhicules de promenade pourrait présenter plusieurs avantages.

En plus de la détection de défauts mécaniques et de la prévention d'accidents secondaires, un programme d'inspection des véhicules pourrait permettre de diminuer les coûts d'opération : réparation moins coûteuses car défauts identifiés précocement, amélioration de la consommation d'essence, diminution potentielle des primes d'assurance. La valeur de revente pourrait s'en trouver améliorée tout comme la durée de vie des véhicules. La diminution des accidents graves ou mortels diminuerait les coûts sociaux liés aux blessures (soins de santé, perte de revenus, conséquences sur la performance académique et professionnelle...) et aux pertes de vie.

Problèmes mécaniques fréquents sur les véhicules âgés



Pneus usées - Diminution de l'adhérence où peut éclater si sous-gonflé ou usé à la broche.



Lignes de frein métallique (pourries fuite) - Peut entraîner une défaillance du système de freinage si une fuite apparaît.

Lignes de frein flexible (craqué coupé) - peut entraîner une défaillance du système de freinage si éclate.



Plancher, châssis, structure (perforé pourrie) - La faiblesse structurelle peut compromettre la sécurité des occupants en cas d'impacte ex : le véhicule peut céder à d'autre endroit que ceux prévus par le fabricant lors des test de collision à neuf.



Amortisseur, barre stabilisatrice et biellette de raccordement - Une défaillance de ces composantes peut entraîner une perte de contrôle reliée à la stabilité du véhicule à haute vitesse ou dans une courbe.



Bras de suspension, rotule (ball joint) et embout (tie rod) - Un bris par sectionnement d'une de ces composantes peut entraîner la perte de contrôle du véhicule voir le détachement de la roue du véhicule



Echappement (perforé pourrie) - Une fuite d'échappement permet l'infiltration des gaz d'échappement dans l'habitacle du véhicule et ainsi expose les passagers aux émissions nocives de monoxyde de carbone et d'hydrocarbure pouvant causer la mort par asphyxie.

Réservoir de carburant (fuite) - Odeur causant des étourdissements. L'essence est inflammable et peut couler sur l'échappement chaud du véhicule.

Les rapports de coroners s'accumulent sans action

La Table de concertation sur l'environnement et les véhicules routiers du Québec (TCEVRQ) applaudit la recommandation du coroner, le Dr. Martin Sanfaçon, à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), d'instaurer un programme d'inspection mécanique périodique obligatoire, débutant au renouvellement du certificat d'immatriculation de tout véhicule de promenade de 10 ans ou plus d'usage.

Voici le lien pour le communiqué de presse :

<http://www.marketwired.com/press-release/les-rapports-de-coroners-saccumulent-sans-action-1976916.htm>

14

RECOMMANDATIONS ASMAVERMEQ

Inspection obligatoire des véhicules au Canada et dans le monde

Au Canada, des programmes d'inspection mécanique obligatoire aux douze mois des véhicules de promenade sont appliqués au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard. Au Manitoba, tous les véhicules de revente doivent aller au centre d'inspection et se conformer avant d'être immatriculés.

Aux États-Unis, au moins 17 états obligent de telles inspections qui doivent débiter entre un et quatre ans après la mise en circulation initiale du véhicule, et être répétées aux un à deux ans. Dans tous les états concernés, les véhicules de plus de huit ans sont soumis à une inspection annuelle.

En Europe, une directive de 1996 suggère aux pays membres de l'Union européenne de réaliser une inspection mécanique sur tous les véhicules de quatre ans et de répéter cette inspection aux deux ans. Un programme d'inspection des véhicules existe même depuis 1917 en Finlande. Enfin, une inspection des véhicules de promenade dès la troisième année puis aux deux ans est en vigueur au Japon.

Source : Rapport du coroner Dr Martin Sanfaçon



Centre d'inspection technique Barcelone, Espagne.



FICHE TECHNIQUE AUX CORPS POLICIERS

Identification de problèmes majeurs justifiant un AVM (Avis de vérification mécanique)

ÉLÉMENT MÉCANIQUE	DESCRIPTION DE LA DÉFECTUOSITÉ	RÉFÉRENCE LÉGALE
Pneu	• Usure excessive (toile ou structure en acier exposé, ou rainures presque complètement effacées)	Règlement articles 170.1 et 170.2
Roue	• Boulon ou écrou de retenue manquant ou cassé	Règlement article 170.6
Suspension	• Pièce brisée et une partie du véhicule est affaissée	Règlement articles 168.1 et 168.4
Direction	• Élément endommagé ou comportant un jeu excessif (mauvais parallélisme ou risque de séparation)	Règlement articles 167.1 à 167.8
Échappement	• Fuite dans le compartiment moteur • Fuite lorsque le plancher est perforé sous l'habitacle des passagers	Règlement articles 171.4
Alimentation en carburant	• Bouchon de réservoir absent • Fuite de carburant	Règlement articles 171.2 et 171.3
Feux arrière	• Aucun feu de position ne fonctionne (dès la pénombre du soir) • Aucun feu de freinage ne fonctionne	Règlement article 163.1
Plancher	• Perforé au point de constituer un danger pour les passagers à cause d'une solidité insuffisante	Règlement article 163.5
Carrosserie	• Une partie du véhicule présente un risque de se détacher • Une portière ou le capot ne s'enclenche pas complètement à la fermeture	Règlement articles 163.6 et 163.2
Pare-brise	• Endommagé à un point tel qu'il réduit la visibilité du conducteur de façon importante	Règlement articles 163.7

VÉHICULES MODIFIÉS exemples de ce qui est INTERDIT

VÉHICULES MODIFIÉS exemples de ce qui est INTERDIT	RÉFÉRENCE LÉGALE
• D'enlever ou de rendre inopérant un coussin gonflable, par exemple en changeant de volant lorsque celui d'origine comporte un coussin gonflable.	C.S.R. - 250.3 Règlement article 80
• De teinter les vitres latérales avant de façon que moins de 70 % de la lumière les traverse.	C.S.R. - 266 Règlement articles 63 et 64
• De modifier le système d'essuie-glaces de manière que la surface couverte soit plus petite qu'à l'origine.	Règlement article 70
• D'enlever ou de modifier les ceintures de sécurité.	Règlement article 80
• De modifier la couleur des phares, feux ou réflecteurs d'origine par une couleur autre que ce qui est prescrit dans le Code de la sécurité routière.	Règlement articles 15-18-24
• De diminuer l'intensité des phares, feux ou réflecteurs par l'apposition d'une matière qui l'assombrit.	C.S.R. - 237 et 238 Règlement article 24
• D'installer des pneus non conçus pour la route (pneus de course) ou qui dépassent les ailes du véhicule.	Règlement article 120.15
• De diminuer la capacité du système de freinage, par exemple en installant des disques percés de façon artisanale ou des pièces non conformes.	Règlement articles 26 à 31 et 164-165
• De diminuer la stabilité du véhicule, notamment en ayant des ressorts coupés ou attachés, une suspension trop rigide, un débattement insuffisant, des pneus qui touchent une composante du véhicule ou un véhicule qui touche au sol en conduite normale, ou encore, des pneus qui ne sont pas complètement en appui au sol.	Règlement articles 115 à 119 et 168
• D'utiliser des pièces conçues pour un usage hors route seulement.	

Votre inspection contribue
à la recherche sur le
Traumatisme crânien!



FONDATION
NEUROTRAUMA
MARIE-ROBERT



Nous nous assurons
que votre
véhicule
soit
sécuritaire



Participez à la campagne de levée de fonds tout au long de l'année!