

# **ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE**

**Ajustement des frais de base et indexation  
trimestrielle des tarifs de remorquage des  
véhicules saisis en vertu du Code de la  
sécurité routière (CSR)**

**Société de l'assurance automobile du Québec**

**2022-11-17**



## TABLE DES MATIÈRES

1.	SOMMAIRE EXÉCUTIF .....	4
2.	DÉFINITION DU PROBLÈME .....	5
3.	PROPOSITION DU PROJET .....	6
4.	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES.....	6
5.	ÉVALUATION DES IMPACTS .....	6
5.1	Description des secteurs touchés .....	6
5.2	Coûts pour les entreprises.....	7
5.3	Revenus annuels récurrents pour les entreprises .....	7
5.4	Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents .....	8
5.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des revenus additionnels.....	8
5.6	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et de revenus additionnels.....	8
5.7	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée.....	9
5.8	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi.....	9
6.	PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME).....	10
7.	COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....	10
8.	COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....	10
9.	FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION.....	11
10.	CONCLUSION .....	11
11.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	12
12.	PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) .....	12
13.	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE .....	13

## 1. SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'industrie du remorquage, représentée principalement par l'Association des Professionnels du Dépannage du Québec (APDQ), est un partenaire important de la Société de l'assurance automobile du Québec (Société) dans le contexte des saisies de véhicules effectuées en son nom. Le groupe est inscrit au Registre des lobbyistes du Québec.

Lorsqu'un véhicule est saisi par un agent de la paix en vertu du Code de la sécurité routière (CSR), il est remorqué et entreposé dans une fourrière. Pour récupérer son véhicule, le propriétaire du véhicule doit acquitter les frais de remorquage et de garde qui sont déterminés par le *Règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers saisis* (Règlement).

Le mode d'indexation prévu au CSR a été retiré au printemps dernier, lors de l'adoption de modifications législatives pour être intégré dans le Règlement. Il a alors été convenu d'y inclure un nouveau mode de calcul de cette indexation et l'impossibilité d'avoir une indexation négative. Il est ici proposé de revoir, en même temps, l'ensemble des frais associés au remorquage.

L'intervention de l'État est justifiée puisqu'il est le seul acteur en mesure de revoir les frais de remorquage des véhicules saisis en vertu du CSR, tenant compte à la fois des réalités de l'industrie du remorquage et des intérêts du citoyen, qui doit assumer la facture de son remorquage.

La solution proposée n'engendrera aucun impact sur le travail des entreprises sur le plan de la conformité et des formalités administratives, tout en permettant aux entreprises de maintenir un chiffre d'affaires proportionnel aux dépenses d'exploitation, soit une augmentation d'au moins 0,8 M\$ annuellement.

## 2. DÉFINITION DU PROBLÈME

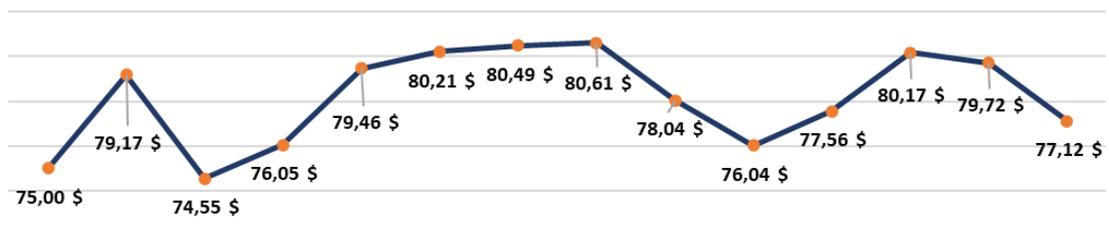
### Contexte

Depuis 2003, l'indexation d'une portion des frais de remorquage des véhicules routiers saisis conformément aux dispositions du *Code de la sécurité routière* (CSR) était prévue dans cette même loi. Elle se faisait annuellement selon le taux de variation du prix moyen du carburant diesel. Depuis 2008, ce prix a diminué à cinq reprises (2010, 2016, 2017, 2020 et 2021) entraînant une indexation négative à trois reprises et, conséquemment, une diminution des frais de remorquage applicables (voir Graphique 1). Ce faisant, l'Association des Professionnels en Dépannage du Québec (APDQ), qui représente plus de la moitié des entreprises de l'industrie, a fait des représentations auprès de la SAAQ pour dénoncer la situation et réclamer une meilleure modulation de l'indexation.

À la suite de modifications législatives au printemps 2022, l'indexation des frais de remorquage a été retirée du CSR et une règle transitoire a été adoptée. Elle prévoit depuis le 1er juillet 2022 une indexation annuelle selon l'*Indice des prix des Services de camionnage pour compte d'autrui, mensuel – Transport par camion « Indice 484 »* de Statistique Canada (Indice 484 de Statistique Canada), sans possibilité d'indexation négative. Cet indice est le meilleur pour tenir compte de l'augmentation réelle des coûts d'exploitation des entreprises de ce secteur. De plus, un Arrêté ministériel a été pris dans l'intervalle afin de prévoir un supplément pour carburant qui est appliqué mensuellement aux frais de base de remorquage des véhicules, et ce, du 25 août 2022 jusqu'au 31 mai 2023. L'intégration de ces changements dans le *Règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers saisis* (Règlement) est une occasion de revoir l'ensemble des frais associés au remorquage.

Il faut savoir que les frais de remorquage liés à une saisie en vertu de motifs définis au CSR, sont déterminés par le Règlement. Or, le ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD) est aussi responsable de certains remorquages et des frais afférents réalisés dans des zones exclusives (zones à fort volume de trafic de la région métropolitaine de Montréal circonscrites dans le *Règlement sur le remorquage et le dépannage sur certaines routes et autoroutes et sur certains ponts ou autres infrastructures – Règlement* du MTMD). Il en résulte un écart entre les frais d'un remorquage effectué dans ces zones, selon que le remorquage se fasse en vertu du CSR ou du Règlement du MTMD. La présente modification réglementaire permettra aussi de réduire l'écart entre les frais de remorquage en zone exclusive.

**Graphique 1**  
Variation des frais de remorquage en zone non exclusive  
(véhicules d'une masse nette de 3 000 kg ou moins)



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Indexation	0,00%	5,56%	-5,84%	2,01%	4,49%	0,94%	0,35%	0,14%	-3,19%	-2,56%	2,00%	3,36%	-0,56%	-3,26%
Frais	75,00	79,17	74,55	76,05	79,46	80,21	80,49	80,61	78,04	76,04	77,56	80,17	79,72	77,12

L'intervention de l'État est justifiée puisqu'il est le seul acteur en mesure de revoir les frais de remorquage des véhicules saisis en vertu du CSR, tenant compte à la fois des réalités de l'industrie du remorquage et des intérêts du citoyen, qui doit assumer la facture de son remorquage.

### 3. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de revoir l'ensemble des frais de base du remorquage et des autres frais admissibles ainsi que le processus d'indexation, dont la fréquence d'indexation (trimestrielle plutôt qu'annuelle), afin de s'adapter plus rapidement à la réalité de l'industrie. Cette proposition permettra aussi de réduire l'écart entre les frais de remorquages en zone exclusive, selon que le remorquage se fait en vertu du CSR ou du Règlement du MTMD.

Le nouveau mode de calcul de l'indexation a été établi, en consultation avec le MTMD et l'APDQ :

- Les frais exigibles pour le remorquage seraient déterminés le 1<sup>er</sup> juin 2023 et trimestriellement indexés à compter du 1<sup>er</sup> août 2023.
- L'indexation serait calculée de la façon suivante : les frais fixés le 1<sup>er</sup> juin 2023 multipliés par le rapport entre la moyenne des indices (484 de Statistiques Canada) établis pour le trimestre qui précède de 4 mois la date d'indexation et la moyenne des indices établis pour le deuxième trimestre de l'année 2022 (soit les mois d'avril, mai et juin 2022). Le tout sans tenir compte des variations trimestrielles négatives.
- Cette indexation s'appliquerait aux autres frais déterminés dans le Règlement.
- Cette indexation ne viserait pas les frais de garde des véhicules.

### 4. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Les remorquages faits en vertu du CSR se font sur l'ensemble du territoire québécois. La déréglementation des frais ne permettrait pas de maintenir des frais de remorquage uniformes sur le territoire. Par ailleurs, le citoyen doit être en mesure de connaître le coût que peut entraîner la saisie d'un véhicule faite au nom de la Société. En effet, les principes de justice naturelle et d'équité procédurale prévues dans la *Loi sur la justice administrative* prescrivent d'informer à l'avance les citoyens des coûts occasionnés par un remorquage lié à une saisie en vertu du CSR.

### 5. ÉVALUATION DES IMPACTS

#### 5.1 Description du secteur touché

- a) Secteur touché : Industrie du remorquage
- b) Nombre d'entreprises touchées : environ 600
  - Il s'agit surtout de petites entreprises (5 à 99 employés)
- c) Caractéristiques additionnelles du secteur touché :
  - 1 350 dépanneuses ayant un statut actif sont immatriculées au Québec<sup>1</sup>.
  - Nombre moyen annuel de remorquages effectués en vertu du CSR avant la pandémie liée à la COVID-19 (2017-2019) : 25 000<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Registre des immatriculations, juin 2020

<sup>2</sup> Données internes de la Société

## 5.2 Coûts pour les entreprises

La solution proposée n'aura aucun impact sur le travail des entreprises sur le plan de la conformité et des formalités administratives. Selon la réglementation actuellement en vigueur, les entreprises de remorquage doivent déjà, chaque année modifier leur facturation en fonction de l'indexation.

Dans ce contexte, le coût du changement dans la facturation pour les entreprises n'a pas été calculé, car il est minime.

TABLEAU 1

### Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0 \$	0 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	0 \$
Manques à gagner	0 \$	0 \$
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0 \$</b>	<b>0 \$</b>

## 5.3 Revenus annuels récurrents pour les entreprises

TABLEAU 2

### Revenus annuels récurrents pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Revenus récurrents
<b>AUGMENTATION DES REVENUS DE REMORQUAGE</b>	N/A	0,8
<b>TOTAL DES REVENUS ADDITIONNELS POUR LES ENTREPRISES DE REMORQUAGE</b>	<b>N/A</b>	<b>0,8</b>

## 5.4 Synthèse des coûts et des revenus annuels récurrents

TABLEAU 3

### Synthèse des coûts et des revenus récurrents

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou revenus récurrents par année
Total des coûts pour les entreprises	N/A	0
Total des revenus additionnels pour les entreprises de remorquage	N/A	0,8
<b>REVENUS NETS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>N/A</b>	<b>0,8</b>

## 5.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des revenus additionnels

L'évaluation des revenus additionnels est basée sur :

- L'écart entre les tarifs prévus au Règlement au 1<sup>er</sup> juin 2023 et les tarifs en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2022 (sans supplément pour carburant) pour le remorquage des véhicules légers (moins de 4 500 kg) dans la zone non-exclusive;
- 25 000 remorquages annuels sont réalisés.
  - Près de 98% (24 470) des remorquages sont réalisés dans la zone non-exclusive.
  - La quasi-totalité (99%) des remorquages effectués dans la zone non-exclusive et la zone exclusive sont des véhicules légers ayant un poids nominal brut de moins de 4 500 kg.

L'évaluation ne tient pas compte des revenus additionnels liés aux autres frais associés au remorquage qui pourront être facturés :

- Frais supplémentaire accordé pour la récupération du véhicule;
- Frais pour chaque kilomètre parcouru au-delà d'une distance de 10 km;
- Tarif horaire facturé au-delà des 30 premières minutes passées sur les lieux du remorquage;
- Montant pour l'utilisation d'un sac absorbant.

Les modifications proposées devraient permettre aux entreprises de remorquage de maintenir un chiffre d'affaires proportionnel aux dépenses d'exploitation.

## 5.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et de revenus additionnels

Au cours des dernières années, de nombreuses rencontres de travail de la Table de concertation APDQ-SAAQ ont eu lieu. C'est dans le cadre de ces travaux que la Société a pris connaissance des demandes et justifications de l'APDQ en lien avec le mode de calcul de l'indexation et du rehaussement des frais relatifs à la saisie d'un véhicule afin de mieux soutenir l'industrie.

Le MTMD a également été consulté.

## 5.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Le nouveau mode de calcul de l'indexation inclus au Règlement ainsi que l'ajout de différents frais afférents offre plus de flexibilité au gouvernement pour lui permettre d'autres modifications éventuelles. Pour les remorquages effectués dans les zones exclusives, il réduira l'écart entre les frais de remorquage selon que les remorquages sont effectués en vertu du CSR ou du Règlement du MTMD.

L'indexation trimestrielle des frais de remorquage permettra de refléter plus rapidement les hausses de coûts auxquelles doivent faire face les compagnies de remorquage.

## 5.8 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Les modifications proposées n'auront aucun impact sur l'emploi, sinon de consolider les emplois existants, car elles visent surtout à faire en sorte que les entreprises effectuant les remorquages en vertu du CSR soient compensées adéquatement.

Appréciation <sup>(1)</sup>	Nombre d'emplois touchés
<b>Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>	
	500 et plus
	100 à 499
	1 à 99
<b>Aucun impact</b>	
X	0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>	
	1 à 99
	100 à 499
	500 et plus

**Analyse et commentaires :**

**Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)**

**6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)**

Les modifications proposées n'entraîneront pas de changement aux formalités des entreprises ni à leur façon de faire. Elles visent simplement à ajuster le calcul de l'indexation ainsi qu'à réviser les frais applicables et mieux refléter l'augmentation des coûts du remorquage. Les entreprises n'auront qu'à ajuster leur facturation avec les nouveaux frais. Pour cette raison, aucune disposition spécifique aux PME n'est jugée nécessaire.

**7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES**

Les règles du Québec relatives à la saisie et la mise en fourrière des véhicules sont similaires à celles de l'Ontario. En effet, le régime de l'Ontario prévoit des mesures similaires pour certaines infractions routières. Une nouvelle législation régissant l'industrie du remorquage entrera majoritairement en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2023. Celle-ci accordera notamment le pouvoir de régler les frais que les entreprises de remorquage pourront réclamer à leurs clients.

Toutefois, cette mesure législative n'est pas encore en vigueur et le gouvernement ontarien n'a pas encore réglementé les frais. Actuellement, les entreprises de remorquage n'ont pas de limite sur les montants qu'elles peuvent réclamer à leurs clients à l'exception de certains tronçons routiers, en vertu d'un projet-pilote dans la région métropolitaine de Toronto, qui présentent une grille tarifaire pour les entreprises qui effectuent des remorquages sur ce réseau.

Cela étant, rappelons que le remorquage est un service de dépannage et que, dans ce contexte, ce sont les entreprises québécoises à proximité des véhicules saisis qui sont sollicitées. La compétitivité des entreprises du Québec est donc peu affectée par les règles régissant le remorquage des véhicules dans les autres provinces ou tout autre partenaire commercial.

**8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES**

Les modifications proposées ne requièrent aucune harmonisation des règles avec une autre administration canadienne ni avec d'autres partenaires commerciaux.

## **9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION**

Les modifications ont été élaborées de manière transparente, en consultant la principale partie prenante, soit l'APDQ et de concert avec le MTMD afin de maximiser la cohérence des tarifs établis et ainsi faciliter leur application par l'industrie.

Les modifications visent à rendre le calcul de l'indexation des frais de remorquage plus flexible et plus représentatif des coûts auxquels fait face l'industrie.

## **10. CONCLUSION**

Les modifications proposées répondent aux besoins des entreprises de remorquage par l'ajustement des frais de remorquage et l'instauration d'une indexation trimestrielle.

## 11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les modifications apportées aux frais de remorquage seront communiquées à l'APDQ et aux fourrières au cours des trente jours précédant leur entrée en vigueur. Les activités des fourrières sont encadrées par le *Guide de gestion des véhicules saisis*. Cette information est également diffusée sur le site Web de la Société.

Pour information, à la suite de chaque indexation, La Société doit publier les nouveaux frais dans la *Gazette officielle du Québec*.

## 12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Madame Isabelle Lombardo  
Direction du conseil et des orientations en accès sécuritaire  
Vice-présidence à l'accès sécuritaire au réseau routier  
Société de l'assurance automobile du Québec  
333, boulevard Jean-Lesage, C-3-16  
Québec (Québec) G1K 8J6  
[isabelle.lombardo@saaq.gouv.qc.ca](mailto:isabelle.lombardo@saaq.gouv.qc.ca)  
Cellulaire : 418-446-7238

### 13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

<b>1</b>	<b>Responsable de la conformité des AIR</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR?	oui	
<b>2</b>	<b>Sommaire exécutif</b>	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	oui	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	oui	
<b>3</b>	<b>Définition du problème</b>	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	oui	
<b>4</b>	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	oui	
<b>5</b>	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	oui	
<b>6</b>	<b>Évaluations des impacts</b>		
<b>6.1</b>	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	oui	
<b>6.2</b>	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>3</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	oui	
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	oui	
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	oui	
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	oui	
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$?	oui	
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse?	oui	
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	oui	
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	oui	
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non

3. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0\$

	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	oui	
	<p>Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p> <p>Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors de la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p>		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	oui	
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	oui	
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi cochée?	oui	
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	oui	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	oui	
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	oui	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	oui	
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	oui	