

MOBILISE. CONCERTE. ORIENTE.

**FÉDÉRATION
DES TRANSPORTEURS
PAR AUTOBUS**

SCOLAIRE • NOLISÉ • SPÉCIALISÉ • URBAIN • INTERURBAIN



Mémoire – Projet de loi 165:

*Loi modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions*

CTE – 021M
C.P. – P.L. 165
Code de la sécurité
routière



Préambule

La Fédération des transporteurs par autobus regroupe 654 entreprises privées de transport par autobus de tout acabit, œuvrant dans plusieurs secteurs d'activités tels que le transport interurbain, urbain, nolisé-touristique, scolaire, adapté, aéroportuaire, médical et par abonnement. Elle a pour mission de favoriser la mobilité efficace et sécuritaire des personnes et ainsi, contribuer à l'image, la valorisation et la stabilité du transport collectif des personnes.

La sécurité routière est au cœur des valeurs et des préoccupations des membres transporteurs de la Fédération, car elle est omniprésente dans tous leurs secteurs d'activités. Par le présent mémoire, la Fédération désire partager au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) ses réflexions et recommandations afin que le Code de la sécurité routière réponde davantage aux réalités que vivent les entreprises de transport de personnes.

La Fédération tient à remercier le MTMDET pour l'attention qu'elle portera à ses observations en regard aux propositions apportées. La Fédération des transporteurs par autobus reste à votre entière disposition pour toute précision ou question concernant le présent mémoire.



Introduction

Après la lecture du présent projet de loi, la Fédération des transporteurs par autobus (FTA) est heureuse de constater que plusieurs nouvelles dispositions au Code de la sécurité routière viennent renforcer certains aspects de la réglementation. La sécurité routière fait partie intégrante du quotidien des transporteurs par autobus que nous représentons. La Fédération a d'ailleurs participé aux dernières consultations publiques sur le sujet en déposant un mémoire partageant ainsi ses préoccupations et réflexions sur les thèmes abordés durant cet exercice.

Par ce mémoire, la Fédération désire soumettre d'autres préoccupations et propositions ayant trait à des sujets qui n'ont pas été abordés lors des dernières consultations publiques, mais qui sont en lien avec la sécurité des personnes dites «vulnérables». Nous sommes d'avis que les points suivants doivent être considérés afin d'améliorer la sécurité des gens transportés par les membres de la Fédération, leurs conducteurs et tous les autres usagers de la route :

Sujets visés par le PL 165 :

- ▶ Débarquement des élèves aux abords des pistes cyclables;
- ▶ Contraventions aux automobilistes qui ne respectent pas les feux clignotants des autobus scolaires;
- ▶ Les radios émetteurs (CB) à bord des autobus.

Sujets connexes au PL 165

- ▶ Véhicule de location 15 passagers pour le parascolaire;
- ▶ L'épilepsie et la conduite d'une berline scolaire;
- ▶ Lumières de type stroboscope pour les autobus scolaires;
- ▶ Simplification dans l'obtention du permis de classe 2 pour les conducteurs d'autobus scolaires.

Débarquement des élèves aux abords des pistes cyclables

Rapporté à de multiples reprises par les conducteurs d'autobus scolaires, l'embarquement et/ou le débarquement d'élèves aux abords d'une piste cyclable cause bien des tracas en regard à la sécurité de leurs passagers, majoritairement mineurs.

Selon l'actuel article 432 du Code de la sécurité routière, le conducteur d'un autobus ou d'un minibus doit, lorsqu'il fait monter ou descendre des passagers, immobiliser son véhicule à l'extrême droite de la chaussée ou aux zones prévues à cette fin. Comme la définition de la chaussée est la partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers, les voies cyclables en bordure des routes ne font pas partie de la chaussée. L'article 432 du Code de la sécurité routière oblige donc le conducteur d'autobus ou de minibus à s'immobiliser sur le bord de la chaussée, sans empiéter sur la voie cyclable.

Le transport actif est de plus en plus en vogue. Ces obligations nous amènent à s'interroger sérieusement sur la sécurité, non seulement des élèves qui montent et descendent des autobus, mais également celle des cyclistes lorsqu'une telle manœuvre se produit. Nous sommes d'avis qu'il n'est pas sécuritaire de faire embarquer et débarquer des passagers à côté d'une piste cyclable achalandée, et ce, malgré que les cyclistes doivent désormais s'arrêter aux feux intermittents d'un autobus scolaire lorsqu'ils sont en fonction. Le fait qu'il n'y a aucun signal d'arrêt obligatoire à droite de l'autobus scolaire n'aide en rien à la sécurité des élèves et des cyclistes.

De surcroît, l'article 432, tel que modifié au projet de loi, exige que le conducteur d'un autobus ou d'un minibus immobilise son véhicule à l'extrême droite de la chaussée sur l'accotement, lors d'une manœuvre d'embarquement ou de débarquement de passagers. Qu'en est-il lorsque l'accotement est également utilisé comme voie cyclable ?

Une révision des règles et une clarification des procédures applicables à la fois aux conducteurs d'autobus scolaires et aux cyclistes sont nécessaires pour l'ensemble des transporteurs. Il serait approprié de bien différencier les notions d'accotement et de pistes cyclables et de définir clairement si les autobus scolaires peuvent empiéter sur les pistes cyclables lors d'embarquement ou débarquement d'élèves.

Contraventions aux automobilistes qui ne respectent pas les feux clignotants des autobus scolaires

Les membres transporteurs scolaires nous rapportent que leurs conducteurs sont témoins quotidiennement d'automobilistes qui omettent de s'arrêter lorsque les feux clignotants de leurs autobus scolaires sont en fonction et que leur panneau d'arrêt est déployé. Cette situation arrive malheureusement trop souvent et met la sécurité des élèves en péril. Il suffit de faire un tour sur les réseaux sociaux pour en être témoin. Cette problématique est récurrente, et ce, malgré tous les efforts de sensibilisation effectués par la Fédération et ses partenaires, dont la SAAQ et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) via notamment la campagne provinciale de sécurité en transport scolaire M'as-tu vu ?

Selon les données statistiques de la SAAQ, de 2005 à 2014, il y a eu en moyenne 1157 infractions par année spécifiquement sur l'omission de se conformer au signal d'arrêt d'un autobus scolaire. Il s'agit ici des infractions répertoriées. Cela ne représente seulement que trois infractions par jour à la grandeur de la province sachant que plus de 8000 autobus scolaires parcourent près de 1 million de kilomètre par jour. Est-ce que l'État peut être plus coercitif envers ce type d'infraction ? Nous sommes d'avis que oui. Comme le nombre de points d'inaptitude et la somme de la contravention sont très dissuasifs, nous croyons qu'il serait approprié d'augmenter le nombre d'opérations policières à des points problématiques afin de diminuer de façon significative ce type de comportement. La Fédération et ses membres peuvent collaborer à l'identification des zones problématiques.

Les nouvelles technologies peuvent certainement jouer un rôle dans l'atteinte de cet idéal. La Fédération et ses membres sont sollicités par de nombreuses entreprises technologiques afin de munir les autobus scolaires de caméras, GPS, de puces électroniques, etc. Les transporteurs se disent ouverts à des projets pilotes notamment celui de tester des caméras sur les panneaux d'arrêt de leurs véhicules afin d'intercepter les contrevenants. Toutefois, il faut mentionner que les coûts pour l'achat, l'installation et l'entretien de ce type d'équipement représentent un frein pour l'ensemble des transporteurs scolaires du Québec, car les coûts actuels des contrats de transport scolaire couvrent tout juste leurs frais d'exploitation.

Les radios émetteurs bidirectionnels (CB)

À ce jour, l'article 439.1 du Code de la sécurité routière interdit au conducteur d'un véhicule routier de faire usage d'un appareil tenu en main sauf s'il s'agit d'une radio bidirectionnelle, nommée «CB».

À la lecture du projet de loi, la FTA se questionne quant au sort réservé aux CB à bord des autobus scolaires. Les nouvelles dispositions concernant les distractions au volant, plus spécifiquement le nouvel article 443.1, ne mentionnent pas si ce type d'appareil de communication est visé par les interdictions. Tout ce que cette nouvelle disposition prévoit est que le gouvernement «peut, par règlement, [...] prévoir d'autres exceptions à l'interdiction qui y est prévue ainsi que d'autres normes applicables aux écrans d'affichage.»

Bien que l'article 209 du projet de loi émet que, jusqu'à la date de l'entrée en vigueur du premier règlement pris par le gouvernement en vertu du troisième alinéa de l'article 443.1 du Code de la sécurité routière, ne sont pas visés par l'interdiction prévue à l'article 443.1: «a) un appareil de communication vocale sans fil communément appelé radio bidirectionnelle, qui ne permet pas aux interlocuteurs de parler simultanément», il n'en demeure pas moins que les CB pourraient demeurer dans l'interdiction du nouvel article 443.1.

L'interdiction de ce type de moyen de communication aurait des répercussions importantes sur l'industrie du transport scolaire, car les transporteurs scolaires doivent répondre à des exigences (prévues dans leurs contrats de transport) de la part des commissions scolaires en termes de système de communication à bord des véhicules. Le CB, dont l'existence précède depuis beaucoup plus longtemps celle du cellulaire, n'a jamais engendré de problèmes pouvant causer des accidents. Les conducteurs de l'industrie en ont fait un usage consciencieux, responsable et sécuritaire.

La Fédération demande à ce que les appareils de radiocommunication utilisant les ondes courtes, comme les CB ou les «walkies-talkies», ne soient pas visés par les interdictions de la loi. L'expression «appareil tenu en main» réfère à un appareil qui se prend entièrement dans la main pour effectuer un appel. Puisqu'ils sont encastrés dans le tableau de bord du véhicule et que seul le micro ou le combiné est tenu en main et qu'ils sont utilisés notamment par les taxis les camionneurs et les conducteurs d'autobus, la Fédération demande à ce qu'ils demeurent autorisés.

Véhicule de location 15 passagers pour le transport parascolaire

En 2013, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) a rendu public son rapport d'évaluation des fourgonnettes 15 passagers. Cette étude faisait suite à la triste collision mortelle survenue en 2008 au Nouveau-Brunswick. Depuis, le Québec a interdit l'utilisation de ce type de véhicule pour le transport des écoliers entre l'école et la maison ou à l'occasion d'activités parascolaires, considérant qu'il ne répond pas aux caractéristiques exigées par la réglementation québécoise applicable en la matière.

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves prévoit que seul un autobus ou un minibus d'écoliers (10 occupants et plus) ou un véhicule affecté au transport des élèves (4 à 9 occupants) comportant les caractéristiques décrites au règlement peuvent être affectés au transport des élèves. Le transport des élèves comprend les parcours réguliers effectués matin, midi et soir entre l'école et la maison, ainsi que tout transport effectué dans un cadre parascolaire.

Malgré les recommandations du CCATM voulant que soit élaboré des lignes directrices pancanadiennes pour l'utilisation sécuritaire des fourgonnettes 15 passagers et d'instaurer des exigences pancanadiennes pour assurer le transport des écoliers dans ce type de véhicule, la province de Québec interdit l'utilisation des fourgonnettes 15 passagers pour le transport des écoliers entre l'école et la maison ou à l'occasion d'activités parascolaires, considérant que ce type de véhicule ne comporte pas les caractéristiques exigées à la réglementation québécoise applicable en la matière. La Fédération salue d'ailleurs cet enlèvement et continue de militer en ce sens.

Au-delà de la simple permission d'utilisation, on se doit de se poser des questions de sécurité importantes, qui doivent être analysées avant d'autoriser ce type de véhicule pour le transport d'élèves. Par exemple, qui sera garant de l'inspection du véhicule? Les compagnies de location ou le locateur? Qui sera responsable si une défectuosité est soulevée sur le véhicule? Le conducteur occasionnel a-t-il les compétences pour faire la ronde de sécurité du véhicule? Les conducteurs occasionnels seront-ils assujettis au règlement des heures de conduite et de repos?

La FTA croit que la responsabilité du conducteur occasionnel est énorme considérant le nombre de passagers transportés, l'expérience de conduite de ce dernier et la connaissance des différentes normes de sécurité à respecter en transport de personnes. Un conducteur professionnel est, selon nous, la personne la plus apte à transporter les élèves en toute sécurité.

Les minibus scolaires sont conçus selon des normes strictes de construction qui minimisent au maximum les risques de blessure des passagers en cas d'impact. De plus, sa couleur jaune chrome incite à la prudence de la part des usagers de la route.

La FTA souhaite donc que le MTMDET maintienne l'interdiction à l'effet que les fourgonnettes pour 15 passagers ne peuvent être utilisées pour le transport d'élèves organisé par une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé, et ce pour les multiples raisons citées plus haut. Il est question d'abord et avant tout de la sécurité des écoliers transportés.

L'épilepsie et la conduite d'une berline scolaire

La conduite d'un autobus ou d'un minibus scolaire nécessite l'obtention d'un permis de classe 2 ou 4B, tandis que la conduite d'un véhicule affecté au transport des élèves (véhicule de type berline) nécessite l'obtention d'un permis de classe 5.

Bien que la berline scolaire soit utilisée dans le cadre d'un transport dit « commercial » de personnes contre rémunération, présentant les mêmes risques que le transport par taxi ou le transport par autobus, actuellement des règles différentes s'appliquent à un conducteur qui souffre d'épilepsie.

On mentionne, à l'article 32 du Règlement relatif à la santé des conducteurs (« Règlement »), que s'il s'est écoulé moins de 5 ans depuis la dernière crise d'épilepsie, un conducteur d'un véhicule routier de l'une des classes 1 à 4 qui en est l'objet, ne peut reprendre la conduite.

Toutefois, selon le Règlement, dans le cas d'un conducteur d'un véhicule routier visé par la classe 5 (exemple : berline scolaire), la période sans crise n'est que d'une durée de 6 mois (article 33 du Règlement).

L'épilepsie est l'un des troubles neurologiques les plus importants en ce qui concerne la sécurité routière, car elle peut entraîner la perte ou l'altération de la conscience. La Fédération considère que les conducteurs de berlines scolaires doivent recevoir les mêmes restrictions que les autres conducteurs commerciaux, tels que visés à l'article 32 du Règlement.

Il appert qu'ailleurs au Canada, on supporte l'opinion de la Fédération. Selon le Code canadien de sécurité (« CCS »), à la Norme 6 « Normes médicales pour les conducteurs », les véhicules de type berline scolaire entrent dans la définition des « véhicules commerciaux » pour lesquels la norme stipule que les conducteurs, qui ont reçu un diagnostic d'épilepsie tel que décrit, ne peuvent obtenir un permis, que dans la mesure où ils n'ont pas subi de crises depuis 5 ans ou plus (et autres conditions). Le CCS est conçu par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (« CCATM »)

La berline scolaire est d'ailleurs considérée, par la Société de l'assurance automobile du Québec (« SAAQ »), comme un véhicule commercial nécessitant une plaque F (un véhicule transportant des écoliers et qui n'est pas un autobus ou un minibus).

Finalement, notons que la conduite de taxis, nécessitant l'obtention d'un permis de classe 4C, est soumise aux mêmes exigences réglementaires que les autobus et les minibus. Ainsi, la conduite par un conducteur qui souffre d'épilepsie, s'il s'est écoulé un délai de moins de 5 ans depuis la dernière crise, est essentiellement incompatible avec la conduite d'un taxi.

Par conséquent, la Fédération considère illogique qu'un conducteur de berline scolaire (épileptique) reçoive des restrictions de conduite moins sévères qu'un conducteur de berline dans le cadre d'un transport par taxi. Ces personnes conduisent toutes deux des véhicules commerciaux au sens de la SAAQ et du CCATM, ils transportent des personnes contre rémunération et font face au même niveau de risque.

Nous soumettons que ces conducteurs de véhicules commerciaux devraient recevoir les mêmes limitations que celles imposées aux conducteurs épileptiques détenteurs de permis de classes 1 à 4, soit l'expiration d'une période d'incapacité de 5 ans sans crise avant de pouvoir recouvrer le droit de conduire une berline scolaire.

Nous croyons que dans le présent contexte de refonte, où le législateur tente de maximiser la protection des personnes dites vulnérables (exemple: les élèves), les nouvelles dispositions voulant que le conducteur d'un véhicule routier «est tenu de faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers plus vulnérables» ne peuvent être assurées par les normes actuellement prévues au Règlement.

Lumières de type stroboscope pour les autobus scolaires

En avril 2011, le Département de physique, de génie physique et d'optique de l'Université Laval a déposé un rapport suite à une étude réalisée, pour le compte du ministère des Transports du Québec (MTQ), sur l'efficacité des stroboscopes pour assurer la visibilité des autobus scolaires en cas de brouillard intense. L'origine de cette étude provient des épisodes de brouillard fréquent dans la région de Saint-Tite-des-Caps, près de Québec.

La recherche avait pour objectif de permettre d'établir la position sur le véhicule, la couleur des feux et l'intensité requise pour assurer la visibilité des autobus scolaires en cas de brouillard intense, tout en tenant compte des distances de freinage et de la distance d'anticipation de freinage.

Les résultats, suite aux tests en laboratoire, ont permis aux chercheurs de conclure que l'ajout d'un stroboscope conforme à la norme canadienne (CSA D250-07) permet d'augmenter la distance de visibilité dans les épisodes de brouillard, notamment à cause des deux éléments suivants :

- ▶ L'autobus en condition de brouillard pourrait n'être visible que par ses feux lumineux, particulièrement lorsque le rayonnement de fond est faible;
- ▶ Les résultats expérimentaux montrent que pour une intensité égale, la lumière diffuse pénètre plus loin dans le brouillard (distance de visibilité plus grande) que la lumière spéculaire. Le stroboscope produit plus de lumière diffuse qu'un feu standard.

Le Règlement sur l'ajout et l'utilisation de lampes stroboscopiques sur les véhicules routiers affectés au transport des écoliers du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2 a. 633.2) est caduc depuis le 22 juin 2016. La Fédération demande à ce que ce règlement soit autorisé officiellement, aux mêmes conditions, pour les transporteurs œuvrant non seulement sur le territoire des municipalités régionales de comté de La Côte-de-Beaupré et de Charlevoix, mais également pour toutes les régions qui sont au prise avec ces mêmes conditions climatiques.

Simplification dans l'obtention du permis de classe 2

Le secteur du transport de personnes fait actuellement face à une pénurie de main-d'œuvre sans précédent et rien ne laisse présager une amélioration à moyen ou à long terme. Certains allègements pourraient aider les entreprises dans leur processus d'embauche, sans évidemment compromettre la sécurité des passagers transportés.

L'une des problématiques est vécue lors de la passation de l'examen théorique pour l'obtention d'un permis de classe 2. En effet, les futurs conducteurs d'autobus doivent apprendre et connaître les notions liées à la conduite d'un camion lourd et sur lesquelles ils seront évalués. Plusieurs entreprises de transport scolaire voient le nombre de candidats diminuer considérablement durant le processus de formation. L'un des facteurs qui cause cet abandon est directement relié à cette obligation d'apprendre les règles et les techniques de conduite destinées aux camions.

Afin de diminuer le taux d'abandon et de faciliter l'embauche de conducteurs d'autobus, plus particulièrement en milieu scolaire, la Fédération propose qu'un permis de classe 2 soit spécifiquement dédié au transport par autobus, distinct de celui destiné au transport par camion. La formation des futurs conducteurs ou conductrices d'autobus scolaire se limiterait aux notions touchant le transport des personnes. Les examens mesureraient donc les connaissances des candidats par l'apprentissage spécifique des notions en transport de personnes par autobus.

Conclusion

Dans l'ensemble, la Fédération est en faveur avec les nouvelles dispositions proposées par ce projet de loi. Cela dit, nous croyons que les différents points abordés dans ce mémoire aideront les transporteurs dans leurs opérations, mais plus important encore, contribueront à l'amélioration du bilan routier et à la sécurité des personnes transportées en autobus.

La sécurité est au cœur des valeurs et des préoccupations des membres transporteurs de la Fédération. Nous tenons à réitérer notre entière collaboration à l'amélioration en continu de la sécurité routière au Québec.