



Mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique

Déposé dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi n° 165, *Loi modifiant le Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions*

Présenté à la Commission des transports et de l'environnement

Le 13 février 2018

Présentation

Le SFCP-Québec représente près de 7500 membres travaillant dans les sociétés de transport en commun au Québec, regroupés au sein du Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT). Les membres des sections locales du CPSTT travaillent entre autres à la Société de transport de Montréal (STM), au Réseau de transport de Longueuil (RTL) et à la Société de transport de Laval (STL). Le CPSTT regroupe également les travailleurs et travailleuses des sociétés de transport du Saguenay, de Trois-Rivières, de Québec, de Sherbrooke et de Lévis.

Avec ses 33 500 membres œuvrant dans le secteur municipal, le Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SFCP-Québec) et son Conseil provincial du secteur municipal (CPSM) représentent environ 70 % de l'ensemble des employés municipaux au Québec, et ce, dans 258 municipalités, dont Laval, Lévis, Longueuil, Montréal, Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières. Les membres du secteur municipal du SFCP-Québec sont également présents dans les offices municipaux d'habitation (OMH), les municipalités régionales de comté (MRC) et les régies intermunicipales.

Au Canada, le SFCP, fort de ses 650 000 membres, est le plus grand syndicat au pays et un acteur important dans la défense des droits des travailleurs et des services publics. Le SFCP-Québec est le plus gros affilié de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) avec plus de 116 000 membres. Le SFCP-Québec est présent partout au Québec et œuvre dans 11 secteurs d'activité, à savoir :

- Affaires sociales
- Communications
- Éducation
- Énergie
- Municipalités
- Secteur mixte
- Sociétés d'État et organismes publics
- Transport aérien
- Transport maritime
- Transport urbain
- Universités

Introduction

Le SCFP-Québec a participé aux consultations de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sur la sécurité routière ainsi qu'à celles sur le projet de loi 100 qui concernait l'industrie du taxi, mais qui avait des répercussions sur l'ensemble des utilisateurs de la route. Vous retrouverez donc, dans ce mémoire, des recommandations allant dans le même sens que celles formulées lors de ces consultations.

À notre avis, le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports apporte des changements intéressants avec le projet de loi 165 (PL-165), entre autres en ce qui concerne les dispositions sur les passages à niveau, les feux pour autobus, les distractions au volant et les récidivistes de l'alcool au volant. Par contre, bien que nous soyons en faveur de mesures encourageant le transport actif, nous estimons que de permettre de créer des vélorues et des rues partagées nuira ultimement à la fluidité du transport en commun. À notre avis, la circulation d'autobus et de véhicules lourds sur de telles voies sera impossible sécuritairement. De plus, dans les grands centres, une multiplication de celles-ci aura des impacts sur le trafic, ce qui nuira à la mobilité. Plus d'aménagements dédiés exclusivement aux cyclistes serait souhaitable afin que les autobus puissent circuler plus facilement sur le réseau routier, en particulier sur les voies réservées.

Pour les radars photos qui sont présents un peu partout au Québec, en particulier ceux destinés à surveiller les feux rouges, le SCFP-Québec demande qu'une exception soit prévue pour les travailleurs qui conduisent un véhicule routier dans le cadre de leur travail, comme les chauffeurs d'autobus, car nous craignons que les nouvelles dispositions du projet de loi ne permettent plus aux juges d'évaluer correctement les facteurs atténuants lors d'une contestation.

Pour ce qui est des projets-pilotes pour les véhicules autonomes, le SCFP-Québec met en garde le gouvernement contre la tentation de permettre le recours à des technologies innovatrices, qui pourraient mettre en danger la sécurité des utilisateurs de la route, tout en ayant des impacts sociaux et économiques majeurs si l'implantation de celles-ci se fait trop rapidement et que des mises à pied massives sont faites.

Finalement, le SCFP-Québec recommande au gouvernement de permettre aux chauffeurs d'autobus circulant sur des tronçons d'autoroute ou des voies réservées de pouvoir réintégrer la chaussée, sur toute la longueur de celle-ci, au moment où la circulation aura repris son cours.

Rues partagées et vélorues

C'est à l'article 4 du PL-165, aux paragraphes 1^o et 3^o, que l'on retrouve les définitions de « rue partagée » et de « vélorue ». Dans le premier cas, la circulation piétonne est « priorisée » et dans le deuxième, celle des cyclistes est « favorisée ». Le SCFP-Québec comprend bien l'importance d'encourager le transport actif et reconnaît ses bénéfices pour la société. Or, en termes de sécurité, nous estimons que le cadre établi pour ces deux nouvelles voies est trop large et qu'il ne permettra pas de rendre la circulation plus fluide ni plus sécuritaire.

Aux articles 496.4, 496.5 et 496.6, insérés par l'article 126 du PL-165¹, il est prévu que sur une « rue partagée », un véhicule routier ne pourra rouler à une vitesse excédant 20 km/h, que les piétons pourront circuler à l'endroit de leur choix, circuler dans tous les sens et traverser la rue en tout lieu, à tout moment. Les conducteurs de véhicules routiers et les cyclistes devront quant à eux céder le passage à tout piéton.

Il est clair qu'un autobus ne pourra pas circuler sur ce type de rue et que les enjeux de sécurité seront importants s'il leur est demandé de le faire. Le SCFP-Québec craint que des municipalités pourraient être tentées de désigner un grand nombre de rues comme « partagée », sans se soucier de l'impact sur la fluidité de la circulation. Certains élus municipaux ne s'en cachent pas : leur objectif est de punir les automobilistes, tout simplement. Le SCFP-Québec trouve étonnant que le gouvernement propose des aménagements tels que les rues partagées et les vélorues et qu'il n'ait pas préféré favoriser l'aménagement de pistes cyclables sécuritaires, séparées des voies où les véhicules routiers circulent. Dans notre mémoire présenté dans le cadre des consultations publiques sur la sécurité routière par la SAAQ², nous avons mentionné que le coroner Paul G.

¹ « CHAPITRE V.1

« DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX RUES PARTAGÉES ET AUX VÉLORUES

« SECTION II

« RUE PARTAGÉE

« 496.4. Nul ne peut conduire un véhicule routier sur une rue partagée à une vitesse excédant 20 km/h.

« 496.5. Un piéton peut circuler sur une rue partagée, à l'endroit de son choix. Il peut y circuler dans tous les sens et la traverser en tout lieu, à tout moment.

« 496.6. Le conducteur d'un véhicule routier ou le cycliste doit céder le passage à tout piéton qui circule sur une rue partagée.

² SCFP-Québec, 3 mars 2017. Mémoire présenté à la SAAQ dans le cadre de la consultation publique *La sécurité routière : ça nous concerne tous*

Dionne, qui avait fait rapport sur le décès de la cycliste Mme Mathilde Blais, avait recommandé à l'Union des municipalités du Québec (UMQ) : « [...] de favoriser, dans l'aménagement urbain, des corridors de circulation sécuritaire pour les vélos³;» Nous ne croyons donc pas que ces mesures aideront la cohabitation des cyclistes, des piétons, des automobilistes, des véhicules lourds et surtout, des autobus. L'établissement de rues partagées et de vélorues aura des impacts importants sur la mobilité puisque le trafic automobile se déplacera nécessairement vers d'autres artères, probablement sans qu'aucune mesure compensatoire ne soit prévue. Les chauffeurs d'autobus ne pourront clairement pas naviguer à travers les piétons et les cyclistes, même en étant dispensés de respecter la distance raisonnable de 1 mètre. Le SCFP-Québec a d'ailleurs beaucoup de mal à estimer quelle est la taille de l' « espace suffisant pour lui permettre de dépasser ou de croiser un cycliste ou un piéton dans danger » tel que prévu par 496.3, inséré par l'article 125 du projet de loi.

L'intention du gouvernement était probablement de favoriser la cohabitation mais en réalité, il compliquera la planification du transport en commun. Puisqu'il deviendra impossible de conduire sur ces voies tout en garantissant la sécurité des usagers de la route et du transport en commun, il ne serait pas étonnant que les sociétés de transport évitent carrément de planifier des trajets sur ces rues partagées et ces vélorues car, en réalité, la vitesse du véhicule ne dépassera probablement pas les 10 km/h étant donné toutes les contraintes auxquelles les conducteurs devront faire face. En considérant ce qui précède, il serait important que le gouvernement prévoie des mesures qui forceront les décideurs publics à entendre le point de vue des travailleurs et des travailleuses lorsque des voies seront désignées comme vélorue ou rue partagée.

Recommandation 1

Afin que le partage de la route se fasse de la manière la plus cohérente possible, le SCFP-Québec recommande au gouvernement de prévoir des mesures afin que les sociétés de transport et les syndicats représentant leurs employés soient impliqués dans le choix des emplacements pour les rues partagées et les vélorues. Des mesures de mitigation sur le trafic et le transport collectif devront être considérées avant que les décideurs publics prennent leur décision et le SCFP-Québec invite le gouvernement à inclure une forme d'encadrement à ce sujet dans son projet de loi.

³ Dionne, Paul G., 25 août 2014. «Rapport d'investigation du coroner dans le décès de Mme Mathilde Blais »,

Distance et comportement sécuritaires entre un véhicule routier et un cycliste

Lors des consultations particulières sur le PL-100, *Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi*, le SCFP-Québec avait appuyé la disposition prévoyant que la distance raisonnable pour dépasser un cycliste soit de 1,5 mètre sur les chemins dont la vitesse maximale est de plus de 50 km/h et de 1 mètre sur les chemins dont la vitesse est de 50 km/h ou moins.

Le SCFP-Québec avait cependant mis en garde le législateur de la difficulté de respecter cette règle, en particulier dans les petites rues des centres urbains ainsi qu'aux heures de pointes du matin et du soir. La plupart du temps, les chauffeurs devront se résigner à suivre le cycliste et à ralentir leur vitesse, entraînant du même coup des retards sur leurs itinéraires. Puisque le transport en commun est attractif lorsqu'il est rapide et efficace, il est étonnant que le gouvernement n'ait pas cru bon modifier le Code de la sécurité routière (CSR) de façon à converger vers les demandes des travailleurs et travailleuses des sociétés de transport qui sont les suivantes :

- Aménager des voies de circulation plus larges afin d'offrir suffisamment d'espace pour le dépassement des cyclistes;
- Aménager des pistes cyclables séparées des voies de circulation;
- Raccorder l'ensemble des pistes cyclables des villes et municipalités afin de permettre aux cyclistes de les emprunter plus facilement;
- Que les cyclistes soient obligés d'utiliser tout aménagement cyclable qui se trouve sur la rue ou la route empruntée;
- Que les cyclistes ne puissent rouler sur certaines rues ayant un débit de circulation important et où des véhicules lourds circulent en permanence;
- Qu'il soit interdit aux cyclistes d'utiliser les voies réservées aux autobus afin d'assurer la fluidité du transport en commun.

Le SCFP-Québec a constaté que le PL-165 n'incluait aucune de ces recommandations, mais qu'une grande place avait été faite à celles des groupes défendant les intérêts des cyclistes. Nous aimerions que le ministre prenne en considération, pour ce projet de loi ou dans le futur, celles provenant des travailleurs et travailleuses des sociétés de transport en commun.

Recommandation 2

Que des mesures soient prises pour que le transport en commun soit plus fluide et que celles prévues pour assurer la sécurité des cyclistes soient cohérentes avec celles-ci en prévoyant que les voies de circulation soient plus larges, qu'un réseau de pistes cyclables soit optimisé afin de permettre aux cyclistes de circuler d'une manière efficace, sans ralentir les autobus. De plus, que les cyclistes soient obligés d'emprunter les pistes cyclables qui se trouvent sur une voie et qu'il leur soit interdit de circuler sur certaines routes plus dangereuses et sur les voies réservées.

Sources de distraction au volant

En ce qui concerne l'insertion par l'article 112 du projet de loi de la Section V « Distractions au volant », interdisant l'usage d'appareils électroniques portatifs à tout conducteur de véhicule routier, le SFCP-Québec l'appuie fortement puisque les enjeux de sécurité entourant ces questions sont primordiaux.

Or, les sections locales représentant les chauffeurs d'autobus nous ont rapporté certaines situations particulières qui, à notre avis, devraient être corrigées dans le CSR. Certains cadres supérieurs ou intermédiaires appelleraient de temps à autre des personnes salariées pour leur demander leurs disponibilités pour du temps supplémentaire, leur position géographique ou autres. Dans certains cas, la pression exercée par ces cadres serait telle que les chauffeurs n'auraient d'autres choix que de prendre l'appel, tout en conduisant. Des dispositions devraient être prévues dans le projet de loi afin de dissuader les employeurs de rejoindre leurs employés sur leurs téléphones portables et que des sanctions soient prévues le cas échéant.

Pour ce qui est des dispositifs mains libres, présentés à l'article 443.1⁴, certaines précisions devraient être apportées sur les technologies pouvant être utilisées par les chauffeurs d'autobus. Par exemple, est-ce qu'une oreillette de type « Bluetooth » est accepté ou est-ce que ce dispositif sera maintenant considéré comme des écouteurs, tel que prévu à l'article 443.2⁵? Est-ce que les conducteurs de véhicules routiers pourront s'en servir ou non?

Bien que le SFCP-Québec soit conscient du danger des distractions au volant, la suspension du permis sur-le-champ d'un chauffeur d'autobus, en cas de récidive, tel que prévu par l'article

⁴ « 443.1. Il est interdit à tout conducteur d'un véhicule routier et à tout cycliste de faire usage d'un appareil électronique portatif ou d'un écran d'affichage, sauf dans les cas suivants :

^{1°} le conducteur du véhicule routier fait ou reçoit des appels téléphoniques en utilisant un dispositif mains libres;

⁵ « 443.2. Le conducteur d'un véhicule routier et le cycliste ne peuvent porter d'écouteurs.

443.3⁶, pourrait poser un problème pour les usagers de l'autobus qui sont à l'intérieur du véhicule au moment de l'intervention policière. Qu'advient-il de ces passagers? Seront-ils contraints de marcher jusqu'au prochain arrêt et d'attendre l'autobus suivant? Qu'en sera-t-il des personnes à mobilité réduite? Il nous semble que le projet de loi gagnerait à être amélioré à ce sujet en prévoyant la suspension du permis, après le quart de travail du chauffeur ou à la fin du trajet, lorsque l'autobus sera arrêté au terminus, le temps qu'un remplaçant puisse prendre sa place.

Recommandation 3

Préciser la portée du paragraphe 1^o de l'article 209⁷ du projet de loi et y inclure, le cas échéant, les dispositifs de type « Bluetooth ».

Recommandation 4

Modifier la disposition permettant la suspension du permis d'un travailleur en service en cas de récidive et prévoir des sanctions alternatives comme une suspension du permis à la fin du quart de travail ou lorsque l'autobus s'arrête au terminus.

Nouveaux conducteurs de véhicule de promenade

Le SCFP-Québec appuie les intentions derrière le remplacement de l'article 100 par l'article 22 du projet de loi⁸, mais cela pourrait avoir effet de poser un problème à des employés travaillant de nuit et conduisant des fourgonnettes, par exemple. Puisqu'il sera interdit à des conducteurs âgés de 19 ans et moins et détenant un permis probatoire de transporter, entre minuit et cinq heures du matin, plus d'un passager pendant les six premiers mois et trois passagers ou moins pendant les six mois suivants, il n'est pas impossible que dans un cas bien particulier, cette disposition

⁶ « 443.3. Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de trois jours, le permis visé à l'article 61 d'une personne qui conduit un véhicule routier en contravention à l'article 443.1 si elle a été déclarée coupable d'une telle infraction au cours des deux années précédant la constatation de l'infraction.

⁷ 209. 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, édicté par l'article 112 :

1° on entend par « dispositif mains libres » un dispositif permettant de faire fonctionner un appareil, notamment un téléphone cellulaire, au moyen d'une commande vocale ou d'une commande manuelle simple que le conducteur peut actionner sans être distrait de la conduite de son véhicule;

⁸ 22. L'article 100 de ce code est remplacé par le suivant :

« 100. Le conducteur d'un véhicule routier qui est titulaire d'un permis probatoire de classe 5, tel que déterminé par règlement, et qui est âgé de 19 ans ou moins est assujéti aux règles suivantes la première année qui suit la délivrance de son permis :

1° pendant les six premiers mois, il ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, qu'un seul passager âgé de 19 ans ou moins;

2° pendant les six mois suivants, il ne peut transporter, au cours de la période comprise entre minuit et cinq heures, que trois passagers âgés de 19 ans ou moins.

nuise aux travailleurs en les empêchant carrément de conduire. Pour cette raison, le SFCP-Québec aimerait que des règles différentes s'appliquent pour les salariés qui conduisent dans le cadre de leur travail. Le SFCP-Québec comprend que l'intention du législateur est d'empêcher de jeunes conducteurs de reconduire leurs amis, à la sortie des bars, en état d'ébriété, ce qui est louable. Par contre, ces règles ne devraient pas empêcher un travailleur de nuit de conduire.

Recommandation 5

Que l'article 22 du projet de loi, modifiant l'article 100 du CSR soit amendé afin d'exclure les travailleurs et travailleuses de nuit de moins de 19 ans et détenant un permis probatoire, devant conduire un véhicule routier avec des passagers.

Interdiction de circuler avec un véhicule couvert de neige et de glace

Les membres du SFCP-Québec devant conduire des véhicules routiers, qu'ils soient des voitures, des camions ou des autobus, dans le cadre de leur travail, doivent s'assurer que le véhicule est bien déneigé, pour des raisons évidentes de sécurité. Or, un peu de la manière décrite à la section précédente sur les distractions au volant, le SFCP-Québec souhaiterait que le ministre modifie son projet de loi afin de rendre imputables les employeurs qui ne prévoient pas dans leur organisation du travail une plage horaire pour que les véhicules soient convenablement déneigés.

Il nous a été rapporté par des chauffeurs d'autobus que leurs employeurs ne leur laissent pas suffisamment de temps pour déneiger leurs véhicules et que dans certains cas, ceux-ci devaient le faire sur leur propre temps. Si la responsabilité de déneiger incombe aux salariés, ceux-ci devraient normalement être payés pour le faire. Le SFCP-Québec souhaite que le ministre en tienne compte dans son projet de loi et qu'il apporte les amendements nécessaires pour pallier à ce problème.

Recommandation 6

Que les employeurs soient sanctionnés s'ils ne permettent pas aux conducteurs de véhicules routiers de prendre le temps nécessaire pour les déneiger, dans le cadre de leur travail.

Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges

L'article 83 du projet de loi remplace l'article 359.3⁹ en spécifiant notamment qu'une photographie d'un véhicule routier obtenue au moyen d'un système photographique de contrôle de circulation sera admissible en preuve lors d'une poursuite pénale, à certaines conditions. De plus, l'article 156 du projet de loi, ajoute l'article 592.4.2 qui précise qu'en cas d'infraction constatée par un radar photo, la contestation de la preuve se fera plus difficilement :

En cas d'infraction constatée par une photographie prise au moyen d'un cinémomètre photographique ou d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges, un agent de la paix, le fournisseur de l'appareil, son fabricant ou toute personne autorisée à en effectuer l'entretien n'est pas tenu de témoigner oralement au procès à moins qu'une assignation autorisée par un juge lui enjoignant de se présenter pour témoigner ne soit délivrée conformément au Code de procédure pénale (chapitre C-25.1). En ce cas, l'article 63 de ce code ne s'applique pas.

Le juge n'accorde l'autorisation visée au premier alinéa que s'il est convaincu que le témoignage de cette personne est utile, selon le cas, pour que le poursuivant prouve la perpétration d'une infraction, pour que le défendeur bénéficie d'une défense pleine et entière ou pour que le juge puisse trancher une question qui lui est soumise.

Le SCFP-Québec comprend que l'objectif du ministre est de s'assurer que les radars photo, installés un peu partout sur le territoire québécois puissent enfin permettre de donner des contraventions sans que celles-ci soient systématiquement contestées.

Or, pour les salariés qui conduisent des véhicules dans le cadre de leur travail, en particulier les chauffeurs d'autobus, ces dispositions pourraient faire en sorte qu'un grand nombre de contraventions soit donné injustement. Nos membres nous ont mentionné que le fait que les autobus ne puissent accélérer aussi rapidement que d'autres véhicules, que la disposition des arrêts et le comportement de certains automobilistes qui parfois coupent leur trajectoire, font en

⁹ 83. L'article 359.3 de ce code est remplacé par le suivant :

« 359.3. L'arrêt à un feu rouge peut être vérifié au moyen d'un système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges approuvé par le ministre des Transports et par le ministre de la Sécurité publique. Une photographie d'un véhicule routier obtenue au moyen d'un tel système photographique est admissible en preuve dans toute poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à l'article 359

sorte que le contexte dans lequel est commise l'infraction est important à connaître puisque des circonstances atténuantes auraient pu faire en sorte qu'un agent de la paix sur place ne donne pas une contravention. Malheureusement, les photos prises par un système électronique ne permettent pas de contextualiser l'infraction, d'où l'importance pour le SCFP-Québec qu'il y ait une exception pour les salariés pris en défaut dans le cadre de leur travail.

Recommandation 7

Prévoir une exemption pour les conducteurs conduisant des véhicules lourds ou des autobus dans le cadre de leur travail, qui commettent une infraction à un feu rouge, constatée par une photographie prise au moyen d'un radar photo, afin que le contexte et les facteurs atténuants puissent être pris en compte par un juge lors d'une contestation.

Projets-pilotes visant à permettre la circulation de véhicules autonomes sur le réseau routier

Le PL-165 inclut des modifications à l'article 633.1 du CSR¹⁰ concernant d'éventuels projets-pilotes permettant la circulation de véhicules autonomes sur le réseau routier. Bien que plusieurs groupes se réjouissent de cette disposition, le SCFP-Québec estime qu'il est encore trop tôt pour recourir aux véhicules autonomes sur les routes du Québec. Bien entendu, le SCFP-Québec qui défend des travailleurs et travailleuses dans 11 secteurs d'activité, se préoccupe surtout des pertes d'emploi futures et de ses impacts sur la population québécoise, conséquence directe de l'automatisation.

Nous aimerions sensibiliser le ministre à l'importance d'évaluer convenablement les impacts économiques et sociaux de l'automatisation des véhicules de transport avant de permettre leur déploiement sur le réseau routier. Les enjeux de sécurité sont importants et les technologies ne sont pas encore tout à fait efficaces, malgré ce que certaines entreprises privées laissent croire.

¹⁰ 164. L'article 633.1 de ce code est modifié :

1° par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants :

« Le ministre peut par arrêté, après consultation de la Société, autoriser la mise en oeuvre de projets-pilotes visant à étudier, à expérimenter ou à innover à l'égard de toute matière relevant du présent code. Dans un objectif de sécurité routière, il peut notamment élaborer de nouvelles règles de circulation ou d'utilisation de véhicules. Le ministre fixe les règles et conditions de mise en oeuvre d'un projet-pilote. Il peut autoriser, dans le cadre d'un projet-pilote, toute personne ou organisme à utiliser un véhicule selon des normes et des règles qu'il édicte. Les dispositions d'un projet-pilote ont préséance sur toute disposition inconciliable du présent code.

En ce qui concerne les projets-pilotes relatifs aux véhicules autonomes, le ministre peut également prévoir une exemption de contribution d'assurance associée à l'autorisation de circuler ainsi que fixer le montant minimum obligatoire de l'assurance responsabilité garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par une automobile. Il peut aussi prévoir l'obligation, pour le fabricant ou le distributeur, de rembourser à la Société les indemnités qu'elle sera tenue de verser en cas d'accident automobile. Ces règles particulières ont préséance sur celles prévues par la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25). »;

Avec les conditions climatiques du Québec, il est fort à parier que la technologie aura beaucoup de mal à s'adapter. Par exemple, comment les autobus automatisés pourront-ils naviguer sur les nouvelles vélorues et les rues partagées, lors d'une chute de neige ? Ces technologies sont encore loin d'être infaillibles et certaines précautions devraient être prises avant de permettre un déploiement de celles-ci sur les routes du Québec.

Le gouvernement a comme rôle de rééquilibrer certaines iniquités dans la société et le SCFP-Québec n'est pas persuadé que de paver la voie aux entreprises développant des technologies qui permettront à terme de supprimer des milliers d'emploi soit un enlèvement favorisant un équilibre entre ceux qui possèdent les moyens de production et ceux qui n'ont que leur force de travail à offrir. Le SCFP-Québec estime qu'il est prématuré de permettre des projets-pilotes pour ce type de véhicules autonomes.

Recommandation 8

Que l'article 164 permettant la mise en place de projets-pilotes relatifs aux véhicules autonomes soit abrogé.

Tronçons d'accotement

L'article 106 du projet de loi¹¹ ajoute une disposition concernant les tronçons d'accotement d'une autoroute que le SCFP-Québec appuie. Par contre, certaines modifications devraient être apportées pour permettre une meilleure fluidité du transport en commun. Les chauffeurs d'autobus que nous représentons souhaiteraient qu'il soit permis de réintégrer la chaussée partout sur la longueur de la voie réservée. Afin de le permettre, le lignage prévu au Tome V devrait être utilisé, en ajoutant une ligne pointillée à l'intérieur de la voie réservée.

Le problème vient du fait que lorsque la circulation reprend sur une autoroute, l'autobus ne peut prendre assez de vitesse, dû à sa faible accélération, pour réintégrer la voie sécuritairement à un point précis. Si le chauffeur profite d'un espace entre deux véhicules en franchissant la ligne pleine

¹¹ 106. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 418.1, des suivants :

« 418.2. Le conducteur d'un autobus peut circuler sur un tronçon d'accotement d'une autoroute ou d'un autre chemin à accès limité lorsque l'ensemble des conditions suivantes sont satisfaites :

1° une signalisation lui permet de circuler sur le tronçon;

2° la vitesse de la circulation routière sur le chemin public concerné est inférieure à 50 km/h;

3° il a suivi une formation relative à la circulation sur un tronçon.

« 418.3. Lorsqu'il circule sur un tronçon d'accotement en application de l'article 418.2, le conducteur d'un autobus ne peut excéder de 20 km/h la vitesse de la circulation routière sur la voie de circulation contiguë à l'accotement.

Il ne doit pas non plus excéder une vitesse de 50 km/h, sauf pour réintégrer la chaussée. ».

actuelle, il commet une infraction. À notre avis, la réintégration pourrait se faire d'une manière sécuritaire tout le long de la voie.

Recommandation 9

Le SCFP-Québec appuie les dispositions prévues à l'article 106 du projet de loi, mais recommande que la réintégration à la chaussée puisse se faire n'importe où, sur toute la longueur de la voie réservée et que le lignage soit conforme à ce qu'y est prévu au Tome V.

Conclusion

Nous remercions le ministre et les parlementaires de la Commission des transports et de l'environnement d'avoir pris le temps de consulter notre mémoire. Nous souhaitons réitérer, en guise de conclusion, notre appui aux mesures qui permettront aux cyclistes et aux piétons de circuler sécuritairement sur les routes du Québec. Notre objectif est d'améliorer la fluidité du transport en commun en modifiant certains articles du CSR, ce qui n'est pas incompatible avec celui des utilisateurs de transport actif.

Le SCFP-Québec souhaite finalement rappeler au ministre que si une des visées du gouvernement est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, qu'il devrait tout faire en son pouvoir pour investir dans le transport en commun puisque c'est un des secteurs où y investir procure un rendement « environnemental » des plus intéressants.