



**Consultation relative au projet de loi n° 71
Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres
dispositions législatives**

Mémoire présenté à la

Commission des transports et de l'environnement

par :

**L'Association des propriétaires
d'autobus du Québec**

22 janvier 2010

Présentation de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec

Chef de file de l'industrie du transport par autobus depuis 1926, l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), organisme à but non lucratif, est fière de sa contribution au développement du Québec dans des volets aussi diversifiés que le tourisme, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, l'éducation, la mobilité des personnes en région rurale et dans les municipalités d'importance.

L'APAQ regroupe près de 175 entreprises privées de transport par autobus. Nos membres offrent des services de transport nolisé, adapté, urbain, interurbain, scolaire et aéroportuaire.

L'APAQ offre à ses membres transporteurs des services efficaces d'information, de représentation et de support afin d'accroître leur efficacité et leur compétence. Entièrement dédiée à la cause de l'industrie, l'Association participe activement aux enjeux du transport de personnes, du tourisme de groupes, et par ses nombreuses actions et interventions, contribue à la valorisation de ces secteurs d'activités.

Les membres de l'APAQ sont fiers d'avoir contribué au développement et au bien-être de la population du Québec, et ce, depuis 84 ans.

Préambule

L'Association s'implique activement en matière de sécurité routière. La mise en place de la *Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds* a généré un nombre important de travaux tous voués à la sécurité routière.

Notre participation aux travaux de la Table québécoise sur la sécurité routière a permis de contribuer à cette démarche collective visant la recherche de solutions afin de réduire le nombre d'accidents au Québec. Nous avons d'ailleurs accordé notre soutien à son rapport présenté le 30 novembre 2009.

L'industrie du transport par autobus évolue depuis plusieurs années en accord avec les mesures réglementaires qui soutiennent la conformité, la formation continue, la compétence et la prévention. Le bilan de notre secteur démontre cette prise en charge de la sécurité par les entreprises privées et leurs employés.

En 1996, les transporteurs membres de l'APAQ ont créé une société mutuelle dans le domaine de l'assurance en cas accident. Ils se sont dotés d'outils nécessaires à un meilleur contrôle de leurs coûts d'assurance. Ils détiennent aussi un dispositif de gestion des risques pour les accidents auxquels ils sont exposés de même qu'une variété d'activités de prévention à réaliser.

Alcool au volant

Nous n'avons pas de commentaires en particulier relativement à ce qui est présenté au projet de loi 71 concernant l'alcool au volant, soit d'interdire la conduite d'un véhicule routier à une personne âgée de 21 ans ou moins qui a de l'alcool dans son organisme¹ et de suspendre pour une durée de 24 heures le permis de conduire pour les conducteurs ayant une alcoolémie entre 50 et 80 mg par 100 ml de sang².

Cependant, nous avons un premier énoncé voulant que le Code de la sécurité routière devrait également prévoir qu'il est interdit à tout conducteur de véhicules lourds de conduire lorsqu'il y a présence d'alcool dans son organisme, et ce, pour des raisons évidentes liées à la sécurité des passagers et des usagers de la route.

Pour les entreprises de transport par autobus, la tolérance zéro est une norme en vigueur depuis longtemps. Les politiques internes de nos membres sont assorties de mesures disciplinaires sévères et exemplaires. Nous ne pouvons approuver et discuter d'un taux quelconque d'alcoolémie pour les conducteurs de véhicule lourds dans l'exercice de leur fonction.

Malgré ces politiques, une modification législative visant une interdiction complète de consommation d'alcool au volant d'un véhicule lourd favoriserait grandement la gestion répressive de la part de nos membres.

D'ailleurs, le gouvernement du Québec avait proposé en 2002 une modification au Code de la sécurité routière qui va dans le même sens que notre proposition.

En effet, le projet de loi no 67, sanctionné le 14 juin 2002, prévoyait l'ajout au Code de la sécurité routière de l'article 202.2.1³ qui se lit comme suit :

« 202.2.1. Il est interdit à toute autre personne que celle visée à l'article 202.2 de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme.

Cette interdiction ne s'applique pas en ce qui concerne :

1 un véhicule d'urgence banalisé ;

2 un ensemble de véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg formé d'un véhicule de promenade tirant une caravane ou une tente-caravane ;

3 une autocaravane ;

4 un véhicule lourd d'une masse nette de 3 000 kg ou moins sur lequel il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger selon un règlement pris en application de l'article 622 du présent code.

¹ Article 4 du Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, 2009.

² Article 5 du Projet de loi no 71, Loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, 2009.

³ Article 18 du Projet de loi no 67, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, 2002, chapitre 29.

Elle ne s'applique pas non plus, en ce qui concerne les véhicules d'urgence, à celles qui sont appelées à intervenir alors qu'elles ne sont pas en service, ni aux pompiers volontaires. ».

Nous nous interrogeons sur les raisons qui font en sorte que cet article n'a toujours pas été mis en vigueur et nous demandons sa mise en application.

Ceintures de sécurité

Notre deuxième énoncé concerne les ceintures de sécurité à bord des autobus⁴. Actuellement, il n'y a pas encore au Canada de législation exigeant l'installation de ceintures de sécurité dans les autobus. Par contre, certains manufacturiers d'autobus ont déjà équipé les véhicules de ceintures de sécurité soit par mesure de prévention ou à la demande de certains transporteurs.

Par ailleurs, le Code de la sécurité routière prévoit que nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans, qui ne porte pas correctement la ceinture de sécurité dont est équipé le siège qu'il occupe dans un véhicule routier en mouvement⁵.

Cela implique que lorsqu'un passager âgé de moins de 16 ans n'est pas attaché dans un autobus, l'imputabilité revient au conducteur puisqu'il est passible d'une amende de 80 \$ à 100 \$ et de l'attribution de 3 points d'inaptitude⁶.

Au niveau des opérations, cela signifie qu'il devra d'abord vérifier l'âge des passagers et voir à ce que les passagers de moins de 16 ans demeurent attachés tout au long du trajet. Nous sommes donc d'avis qu'il est irréaliste de penser qu'un conducteur d'autobus puisse s'assurer que les passagers de moins de 16 ans soient attachés avant le départ et pendant la durée du trajet.

Nous soulignons qu'une forme d'exemption de responsabilité est prévue pour les conducteurs de taxi au deuxième alinéa de l'article 401 du Code de la sécurité routière qui se lit comme suit :

401. Nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel a pris place un passager de moins de 16 ans qui ne satisfait pas aux obligations que lui impose la présente section.

Taxi.

Le premier alinéa ne s'applique pas au conducteur d'un taxi. Néanmoins, le passager adulte qui accompagne dans un taxi un passager de moins de 16 ans doit s'assurer que le transport de ce dernier s'effectue dans les conditions prévues dans la présente section.

⁴ Pour des fins de compréhension, le terme autobus désigne également les autocars servant au transport nolisé et interurbain ainsi que les véhicules utilisés en transport scolaire.

⁵ Articles 396 et 401 du Code de la sécurité routière.

⁶ Articles 401 et 508 du Code de la sécurité routière.

Un conducteur de taxi n'a donc pas l'obligation de s'assurer qu'un passager de moins de 16 ans a attaché sa ceinture. Néanmoins, si un adulte accompagne le jeune, il devra s'assurer que ce dernier soit attaché correctement.

Qui plus est, il sera encore plus ardu pour un conducteur d'autobus que celui d'un taxi de s'assurer que les jeunes soient bien attachés, et ce, en raison du nombre élevé de personnes à bord de l'autobus.

En raison de ce qui précède, nous demandons une modification législative au Code de la sécurité routière afin qu'une non-responsabilité soit attribuée spécifiquement pour les conducteurs d'autobus si un passager de moins de 16 ans n'a pas bouclé sa ceinture de sécurité.

Conclusion

En conclusion, nous profitons de l'ouverture du Code de la sécurité routière par le biais du projet de loi 71 pour demander la mise en application de l'article 202.2.1 ainsi que l'ajout à l'article 401 d'une exemption de responsabilité pour les conducteurs d'autobus similaire à celle des conducteurs de taxis.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre mémoire.