

Mémoire

**La Sécurité routière au
Québec : les cellulaires au
volant, la vitesse excessive, les
motocyclistes et les conditions
hivernales**

Mars 2006

Par :



ATEQ
Association du transport
écolier du Québec

Aux membres de la Commission des transports et de l'environnement,

Dans un premier temps, l'Association du transport écolier du Québec tient à remercier les membres de la Commission des transports et de l'environnement de l'Assemblée nationale pour l'invitation reçue à présenter son avis et de participer au mandat d'initiative intitulé : *La sécurité routière au Québec : les cellulaires au volant, la vitesse excessive, les motocyclistes et les conditions hivernales.*

Bien que les représentants de l'ATEQ aient eu la chance de s'adresser aux membres de la Commission lors de l'Étude du projet de loi 129, nous nous permettons de vous présenter, à nouveau, l'Association du transport écolier du Québec. L'ATEQ est une association patronale à adhésion volontaire créée en 1962 ayant pour mission de défendre les intérêts de ses membres et de l'industrie du transport scolaire en général, de promouvoir un transport de qualité et sécuritaire et de mettre en place les meilleures conditions possible afin d'assurer la stabilité de l'industrie du transport scolaire au Québec.

Elle regroupe aujourd'hui près de 700 membres transporteurs représentant près de 90% de l'industrie du transport scolaire au Québec. Ces transporteurs emploient plus de 8 000 conducteurs et conductrices et, dans bien des cas, ils sont l'employeur principal de leur localité.

Bien que sa priorité soit le transport scolaire, l'ATEQ s'implique aussi dans d'autres secteurs du transport de personnes notamment, le transport adapté et le transport nolisé. Plusieurs membres de l'ATEQ ont d'ailleurs intégré ces différents types de transport dans leur entreprise au fil des ans.

En tant que « référence » en transport scolaire au Québec, l'Association a participé à plusieurs consultations et comités de travail, soit en présentant des mémoires ou par sa présence aux différents comités mis en place par le ministère des Transports, la Société de l'Assurance automobile du Québec et le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.

C'est donc dans cet esprit de partenariat et de recherche afin d'améliorer la sécurité routière que nous vous présentons notre avis sur les différents sujets abordés dans le cadre de ce mandat d'initiative que s'est donnée la Commission des transports et de l'environnement.

La sécurité routière au volant

En terme de responsabilité en matière de sécurité routière, l'ATEQ a toujours eu à cœur la sécurité des enfants transportés. À cet effet, elle organise à chaque année et ce, depuis 18 ans, une campagne de sécurité en transport scolaire en partenariat avec la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports, le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport, la Commission des transports, la Fédération des commissions scolaires du Québec et autres partenaires interpellés. Autant que les élèves, les parents et les automobilistes sont appelés à redoubler de vigilance en présence d'un autobus scolaire. À chaque année, l'Association met à la disposition des commissions scolaires différents outils de sensibilisation destinés aux élèves. De plus, une campagne radiophonique destinée plus particulièrement aux automobilistes est diffusée sur plusieurs stations de radio au Québec.

Bien que l'industrie du transport scolaire possède un excellent bilan en matière de sécurité, il peut quand même se produire des accidents impliquant un autobus scolaire mais, à chaque événement malheureux qui survient, nous participons à l'analyse de l'événement et à la recherche de solutions pouvant éliminer, le plus possible, les risques d'un accident dans le transport scolaire.

Il n'en demeure pas moins que le meilleur outil pour diminuer les accidents est la prévention et la sensibilisation dans le domaine du transport scolaire ou tout autre domaine relié à la sécurité routière. Il faut donc, à notre avis, continuer de favoriser la sensibilisation des utilisateurs du réseau routier plutôt que de mettre en place des mesures coercitives. Il y aura toujours des personnes pour transgresser les lois et règlements, il faut plutôt les sensibiliser aux impacts générés par leur comportement routier.

Pour ce qui est du volet partenariat et groupes de travail, l'ATEQ a toujours été favorable à la mise en place de différentes tables et participe activement à chacune d'elles. Par contre, il faut que ces exercices de partenariat débouchent sur des actions concrètes qui seront appliquées directement à la source du problème plutôt que de mettre en place des mesures générales qui pourraient pénaliser la majorité des utilisateurs du réseau routier. Il faut s'attaquer à la délinquance. Avec la mise en place d'un registre des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, il est très facile d'identifier les transporteurs problématiques et le projet du ministère des Transports et de la SAAQ de mettre en place un registre pour les conducteurs de véhicules lourds est aussi un exemple de geste concret.



Il y aurait peut-être lieu de s'inspirer de ce système pour développer quelque chose de similaire pour l'ensemble des conducteurs et conductrices au Québec. Les amendes et les billets d'infraction ont leur efficacité, mais perdre le privilège de conduire l'est assurément beaucoup plus !

Le cellulaire au volant

D'entrée de jeu, nous considérons que l'utilisation d'un cellulaire au volant d'un véhicule amène un élément de risque supplémentaire pouvant causer des accidents. Par contre, dans l'industrie du transport scolaire au Québec, le téléphone cellulaire fait partie des équipements exigés par les commissions scolaires. En effet, dans les contrats de transport scolaire, il est clairement mentionné que le transporteur doit avoir un système de communication dans chacun de ses véhicules de façon à pouvoir rejoindre en tout temps le conducteur ou encore que ce dernier puisse communiquer avec son supérieur lorsqu'une situation l'exige.

Il existe deux systèmes de communication dans l'industrie. Il s'agit de l'émetteur d'ondes courtes, mieux connu sous l'appellation d'un « CB » et le téléphone cellulaire.

Dans les deux cas, l'utilisation est encadrée par des politiques d'entreprise. La plupart des transporteurs interdisent à leurs conducteurs d'utiliser le système de communication mis en place à moins qu'une situation urgente ne survienne. Ainsi, on s'assure que le conducteur reste concentré sur sa responsabilité première qui lui est confiée, soit de conduire son véhicule de façon le plus sécuritaire possible. Si un conducteur reçoit un appel de son supérieur, il doit immobiliser son véhicule sur le bord de la route.

Il va s'en dire que ce n'est pas une directive obligatoire dans l'industrie mais cette façon de faire est très courante dans le milieu du transport scolaire.

Pour ce qui est de l'utilisation des appareils main libre, là aussi, nous considérons qu'il y a un risque puisque le manque d'attention est toujours possible.

On ne peut donc pas être en faveur de l'interdiction de l'utilisation d'un cellulaire ou toute autre forme de communication à bord des véhicules car ceci viendrait en contradiction avec une exigence inscrite au contrat de transport scolaire.

Cette notion d'urgence se retrouve aussi dans les autres types de transport de personnes comme le transport adapté, le transport nolisé, (interurbain) ou le transport urbain. L'arrivée du téléphone cellulaire est plutôt vue comme un outil indispensable dans l'industrie du transport par autobus.

La vitesse excessive

De par la nature de ses opérations, le transport scolaire s'effectue surtout sur le réseau routier municipal donc, dans des secteurs où la limite de vitesse se situe surtout à 50 km/heure et aux abords des écoles où la vitesse dans les zones scolaires est limitée à 30 km/heure. Par contre, dans les zones rurales les conducteurs ont à circuler sur des routes numérotées où la limite est à 90 km/heure.

Dans le domaine du transport scolaire, la problématique de la vitesse excessive n'est pas un phénomène répandu. Cette situation est probablement explicable par le type de clientèle transportée et par la sensibilisation faite constamment auprès des conducteurs et conductrices d'autobus scolaire. Malgré tout, il peut arriver qu'un conducteur ne respecte pas les limites de vitesse. Cette situation est souvent causée par les doubles circuits que doivent effectuer les conducteurs tout en respectant les heures d'arrivée et de départ sur lesquelles ils n'ont aucun contrôle car, ce sont les commissions scolaires qui définissent les directives.

Quant à l'utilisation du radar photo (cinémomètre photographique) pour contrer la vitesse, l'Association n'est pas favorable à l'utilisation d'un tel système dans le secteur du transport par autobus. Bien qu'il est mentionné qu'une infraction détectée par le radar photo soit gérée comme un billet de stationnement et qu'il n'y a pas de points d'inaptitude rattachés à cette contravention, ce sont les transporteurs qui auront la responsabilité d'identifier le conducteur fautif pour lui refiler le montant de l'amende ou pour lui imposer une mesure disciplinaire. Le transporteur n'a pas à assumer le rôle d'un policier, cela risquerait d'envenimer les relations de travail.

Selon nous, les meilleures mesures pour diminuer les excès de vitesse dans le secteur du transport par autobus seraient de responsabiliser davantage les conducteurs par la mise en place d'un registre des conducteurs de véhicules lourds. Une plus grande présence policière sur les routes principales et autoroutes pourrait aussi être appropriée dans la mesure où les règlements sont appliqués, surtout dans le domaine du transport lourd.

Conditions hivernales

Comme il a été mentionné plus haut, l'ATEQ met en place plusieurs outils de sensibilisation en matière de sécurité et plus particulièrement, durant la période hivernale. C'est d'ailleurs une des raisons pour laquelle nous tenons notre campagne de sécurité durant cette période, soit la première quinzaine de février. De plus, l'Association met à la disposition de ses membres, différentes formations telles que la « Conduite préventive » donnée par l'Association québécoise du transport et des routes.

Dans le domaine du transport scolaire, le Règlement sur les véhicules affectés au transport des élèves mentionne, à l'article 43, que : « Entre le quinzième jour d'octobre et le premier jour de mai, le propriétaire d'un autobus d'écoliers doit s'assurer qu'au moins, les roues exerçant la traction soient munies de pneus conçus pour la conduite sur la chaussée enneigée ». Règlement avec lequel nous sommes tout à fait en accord car ce sont des enfants que nous transportons.

Mais qu'en est-il des autres types de véhicules de plus en plus utilisés et demandés par les commissions scolaires ? Ces autres types de véhicules mieux connus sous le nom de « berlines », n'étant pas encadrés par aucun règlement, ne sont donc pas obligés d'être munis de pneus d'hiver. En 2005-2006, la flotte de berlines est évaluée à près de 2 000 et elle augmente à chaque année.

Il y a trois types d'opérateur de berlines :

1. Les transporteurs scolaires qui ont ajouté ces véhicules à leur flotte régulière afin de répondre aux demandes de leur commission scolaire. Ces derniers entretiennent et équiper leurs berlines de la même façon que leurs autobus scolaires, elles sont donc munies de pneus d'hiver et font aussi l'objet de vérifications régulières.

2. Les propriétaires de taxis offrent ce type de service et sont couverts par un certain encadrement légal. Toutefois, aucune obligation ne leur est imposée en ce qui concerne l'utilisation des pneus d'hiver.
3. Finalement, les particuliers offrent aussi ce service avec leur véhicule personnel ou en sous-contractant avec d'autres particuliers. Leurs véhicules ne sont soumis à aucune vérification, les conducteurs à aucune formation et aucune exigence n'est imposée quant à l'obligation d'utiliser des pneus d'hiver pour transporter des élèves.

Non seulement, pour des raisons d'équité, mais aussi et surtout pour des raisons de sécurité, nous demandons à ce que le gouvernement rende obligatoire l'utilisation de pneus d'hiver lorsque ce type de véhicule est utilisé pour faire du transport scolaire.

En ce qui a trait à la formation de ces conducteurs et à la vérification mécanique de ces véhicules, l'ATEQ est en discussion avec le ministère des Transports.

Bien que l'étude effectuée par le ministère des Transports démontre que le taux d'utilisation actuel de pneus d'hiver est de 90%, sur une base volontaire, nous considérons que pour le type de transport que représente le transport des élèves, il serait opportun que tous les véhicules et ce, sans exception, soient munis de pneus d'hiver.

Conclusion

En terminant, l'Association considère que malgré toutes les mesures qui pourraient être mises en place, la prévention, la sensibilisation et la responsabilisation demeurent les moyens les plus efficaces afin d'améliorer la sécurité sur nos routes.

En ce qui concerne plus particulièrement le transport scolaire, l'aspect responsabilisation doit être développé davantage. Les transporteurs scolaires sensibilisent et responsabilisent leurs conducteurs mais, la partie planification et organisation des circuits, donc un volet très important de la sécurité, relève de la responsabilité des commissions scolaires.

C'est la raison pour laquelle, l'ATEQ tente, depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (Loi 430), de faire reconnaître les commissions scolaires au même titre que le propriétaire exploitant, intermédiaire ou requérant de service et de les responsabiliser en terme de sécurité routière. Plusieurs pas ont été faits pour que l'industrie du transport lourd se prenne en main, pour mettre en place un processus de responsabilisation des conducteurs, mais qu'en est-il des commissions scolaires qui, aux yeux de tous, ont un rôle important à jouer dans l'organisation du transport scolaire et dans la sécurité ?

Bien que l'industrie du transport scolaire possède un excellent bilan en matière de sécurité et, que tous s'accordent pour dire que le transport scolaire est le transport terrestre le plus sécuritaire, il ne faut rien prendre pour acquis et continuer à tout mettre en place pour assurer la sécurité des élèves que nous transportons.