



Association des propriétaires
d'autobus du Québec

CTE - 6 M
C.P. - SECURITE
ROUTIERE AU QUEBEC

La sécurité routière au Québec :
les cellulaires au volant, la vitesse
excessive, les motocyclettes et les
conditions hivernales

Mémoire présenté à la

**Commission des transports et
de l'environnement**

par

**Association des propriétaires
d'autobus du Québec (APAQ)**

Février 2006



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

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), est un organisme à but non lucratif fondé en 1926 par les pionniers du transport par autobus au Québec.

Créée par des transporteurs ayant compris la nécessité d'être unis pour travailler au développement de l'industrie de l'autobus, l'APAQ représente aujourd'hui une force collective dynamique et engagée dans la promotion du transport par autobus. Elle réunit des entreprises privées œuvrant partout au Québec, dans le transport urbain, interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et adapté.

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

Quatre principes guident les actions de notre Association

- ◆ Accroître la sécurité (outil, loi, règlement, etc.) et améliorer la perception du niveau de sécurité par les clientèles ;
- ◆ Assurer l'équité dans nos propres programmes et dans l'application des programmes gouvernementaux ;
- ◆ Permettre que les entreprises soient de plus en plus performantes, que leurs qualités soient reconnues et qu'elles puissent ainsi accroître leurs revenus ;
- ◆ Favoriser, par nos actions, une valorisation constante de l'industrie ainsi que du mode de transport par autobus.

L'APAQ a grandi avec l'histoire de l'autobus et ses membres sont fiers d'avoir contribué au développement et au bien-être de la population du Québec et ce, depuis 80 ans.

Préambule

L'Association des propriétaires d'autobus du Québec remercie la Commission des transports et de l'environnement d'avoir accepté de nous entendre. La sécurité routière est la raison d'être des entreprises privées de transport par autobus. Les propriétaires de ces entreprises mettent en place des mesures de soutien, de contrôle et de formation continue auprès de leur personnel pour que la sécurité soit le fondement de l'ensemble de leurs opérations. C'est une considération essentielle aux affaires dans notre domaine comme la salubrité l'est à la restauration.

Le présent mémoire aborde les enjeux du cellulaire au volant, de la vitesse excessive, de l'expérience de réclamation et des conditions hivernales.

Nous profitons également de cette consultation pour redire la pertinence de la mise en place d'une politique portant sur le transport terrestre des personnes et de leur mobilité sur l'ensemble du territoire québécois.

Le cellulaire au volant

Les conducteurs d'autobus utilisent le téléphone cellulaire comme un outil de travail, au même titre que l'émetteur-récepteur radio (walkie-talkie) ou que le micro à l'intérieur de l'autocar utile à la transmission des consignes aux voyageurs. Comme l'utilisation des technologies traditionnelles par les conducteurs ne soulève pas d'inquiétude relative à la sécurité routière, il nous apparaît naturel d'adopter la même attitude à propos des téléphones cellulaires sous réserve d'une utilisation responsable par le conducteur.

L'APAQ est préoccupée de voir les encadrements législatifs existant dans certains États américains qui interdisent l'utilisation du téléphone cellulaire exclusivement aux chauffeurs d'autobus. Un tel encadrement de l'utilisation du téléphone cellulaire pourrait nuire à l'industrie du transport en restreignant l'usage d'un outil devenu essentiel en matière de sécurité. En effet, le conducteur peut entrer en contact avec son employeur ou avec toute autre autorité publique en cas d'accident de la route, malaise d'un passager, conditions routières etc. L'utilisation du téléphone cellulaire peut permettre une intervention rapide et ainsi contribuer à l'objectif de la sécurité des usagers de la route, qu'ils soient passagers de l'autobus ou non.

Les conducteurs d'autobus sont des professionnels de la route et l'interdiction d'utiliser le téléphone cellulaire est inappropriée. Des actions devraient être posées en vue d'en encourager un usage adéquat. Des entreprises de transport membres ont des règles strictes d'utilisation du téléphone cellulaire par leurs conducteurs. Ces derniers ne peuvent faire que des appels liés au travail et dans certaines entreprises, que lorsqu'une situation d'urgence le justifie. L'usage du téléphone cellulaire est souvent limité aux communications avec les répartiteurs de l'entreprise, et le numéro de téléphone de l'unité mobile est gardé confidentiel. Ces règles permettent donc une utilisation responsable et sécuritaire d'un outil de travail essentiel et c'est dans ce sens que nous souhaitons que la Commission oriente ses recommandations.

Réduire la vitesse

L'APAQ et ses membres appuient les démarches de sensibilisation faites auprès des conducteurs par la SAAQ, l'augmentation des contrôles routiers et une plus grande sévérité dans l'application de mesures visant à contrer la vitesse excessive sur nos routes. Nos membres ont mis en place des mesures de suivi et de soutien auprès de leurs conducteurs pour leur rappeler et les sensibiliser au respect des limites de vitesse et aux impacts négatifs de leurs infractions dans le dossier de sécurité de l'exploitant de véhicules lourds.

Cependant, l'APAQ a des réserves quant à l'installation de radars photo (cinémomètres photographiques). Cette technologie est inappropriée pour les entreprises de transport dès que différents conducteurs opèrent le même véhicule.

Considérant que l'émission d'un constat d'infraction par cinémomètre se ferait selon le numéro d'immatriculation, le propriétaire du véhicule lourd devrait identifier le conducteur qui utilisait le véhicule lors de l'infraction et lui rediriger l'amende et les points de démerite. Cette situation se complique lorsque le propriétaire du véhicule, l'ayant immatriculé, est différent de l'exploitant qui est l'employeur du conducteur. Ceci fait porter au transporteur une responsabilité problématique en soi, qui de plus interfère dans les relations de travail avec l'employé syndiqué ou non.

En contexte de location de véhicule, cela compliquerait les relations avec le client-locateur. On peut imaginer qu'une entreprise pourrait exiger un dépôt de location supplémentaire pour couvrir ce type d'infraction, au lieu de tenter de se faire rembourser l'amende encourue par le client.

De plus, la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* de par la définition du rôle de chacun, des obligations qui leur sont dévolues, du régime de démerite, de la complexité administrative et des impacts appréhendés par une infraction mal dirigée avivent notre inquiétude.

Dans tous les cas, avoir recours aux cinémomètres ne fait qu'accroître les tracas administratifs pour l'entreprise et peut affecter les relations d'affaires avec ses clients pour le propriétaire de véhicules lourds et de travail avec ses employés pour l'exploitant de services.

Encore une fois, nous réitérons que les mécanismes en place dans nos entreprises et les efforts de conformité déployés par celles-ci dans l'objectif d'être conformes à la loi, sont garants de l'atteinte de résultats dans notre secteur, résultats qui ne seraient pas améliorés avec le cinémomètre.

Tenir compte de l'expérience de réclamation

Votre document de consultation propose à ce chapitre de réviser la tarification de l'assurance des motocyclistes afin de tenir compte des risques moyens de la motocyclette. Votre suggestion est basée sur des statistiques fournies par la SAAQ et qui démontrent une augmentation du nombre de victimes. Ces statistiques sont rendues possibles grâce à la catégorie d'usage des véhicules lors de l'immatriculation. Ainsi, les primes d'assurance de la SAAQ pourraient être définies selon une répartition du coût du risque propre à ce type de véhicule statistiquement bien identifié.

Annuellement, la Société d'assurance automobile du Québec présente *Le Bilan des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers*. La section 3 de ce bilan traitant de l'autobus présente les statistiques de notre industrie sous deux classes différentes : autobus scolaire et autobus autre que scolaire. Cette dernière catégorie contient les autobus des sociétés de transport en commun public et les autocars des entreprises privées affectées au transport des passagers interurbains et des touristes, de même que les autobus et minibus affectés au transport adapté.

Or, ce découpage, tout en respectant les catégories d'immatriculation, ne permet pas d'avoir une image exacte du bilan de notre secteur. Le transport en commun urbain s'effectue dans des conditions propices aux accidents avec dommages, blessés et décès. La circulation urbaine augmente tous ces risques. Quant aux entreprises privées, leurs véhicules circulent sur les grands axes routiers où le niveau de risque est moindre, statistiquement parlant.

Les sociétés de transport en commun présentent des particularités sectorielles, notamment au regard de leur degré d'implication dans les accidents qui sont reconnues dans la *Politique administrative d'évaluation des PEVL*. Ainsi, un processus particulier a été convenu entre la SAAQ, la Commission des transports du Québec et les sociétés de transport en commun représentées par l'Association des transporteurs urbains du Québec (ATUQ), en conformité avec les dispositions de la *Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds*.

Par ailleurs, considérant le fait que notre association détient les données d'accidents de plus de 4000 autobus et autocars, appartenant à des entreprises privées, assurées dans la mutuelle d'assurance Fonds APAQ, vous comprendrez que nous sommes à même de comparer les résultats présentés par la SAAQ avec les nôtres.

Ce sont les statistiques qui donnent le portrait d'une industrie telle que la nôtre. Ce portrait permet au public, aux divers paliers de gouvernement, aux assureurs et aux usagers de se faire une opinion ou de prendre une décision. Ce bilan est certainement un des documents le plus consulté par les intervenants du domaine de l'assurance du transport lourd, dont l'autobus, et de même que par les experts en sécurité routière qui agissent dans de notre secteur.

Cette situation est préjudiciable à notre industrie puisque le niveau de risque de l'entreprise privée est incomparable au niveau de risque des sociétés de transport en commun et malheureusement nos données sont confondues.

L'APAQ est ainsi en accord de procéder à des tarifications d'assurance basée sur le niveau de risque des catégories de véhicules. De plus, il faut même ventiler les données à l'intérieur de certaines catégories comme celle qui est la nôtre. Ce qui se traduirait par une identification plus juste de notre secteur dans les bilans dressés par la SAAQ et ferait en sorte que le transport privé par autobus afficherait avec exactitude l'image d'une industrie ayant un niveau de sécurité le plus haut toute catégorie.

Conditions hivernales

L'APAQ est persuadée que les campagnes d'information sur la sécurité routière en conditions hivernales sont pertinentes et qu'elles doivent se poursuivre. Quant à l'installation des pneus d'hiver, le taux d'utilisation actuel permet de poursuivre la sensibilisation auprès des usagers de la route par des campagnes d'information portant sur la nécessité d'en équiper leur véhicule.

Dans le secteur du transport scolaire, seuls les propriétaires d'autobus scolaires sont tenus par l'article 42 du *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* de s'assurer qu'au moins les roues exerçant la traction soient munies de pneus conçus pour la conduite sur la chaussée enneigée.

Le comité sur la sécurité du transport des élèves, piloté par le ministère des Transports du Québec, estime que les berlines et les taxis à contrat avec les commissions scolaires du Québec pour le transport d'élèves devraient obligatoirement être équipés de pneus d'hiver. Les membres de ce comité se sont entendus pour proposer aux commissions scolaires d'inclure cette obligation aux contrats de transport des élèves par berline ou par taxi.

Les conditions hivernales étant ce qu'elles sont au Québec, il arrive que des épisodes climatiques causent des problèmes de sécurité pour les transporteurs scolaires et l'épisode de verglas du 18 janvier dernier en est un.

Le bilan en matière de sécurité pour le transport scolaire est remarquable et les transporteurs et leurs conducteurs sont soucieux de transporter les élèves qui leur sont confiés dans des conditions maximales de sécurité. De plus, il faut souligner la qualité des relations d'affaires entre les transporteurs et les commissions scolaires.

Mais, il peut arriver dans des situations particulières que les conditions de la route se dégradent rapidement et que la décision des commissions scolaires de fermer les écoles subit des délais pour toutes sortes de raisons. Cette journée du 18 janvier, la sécurité des élèves à bord des autobus scolaires n'était certainement pas maximale et le retour à la maison a été fort compliqué et quelque peu hasardeux.

Cet élément de sécurité inquiète notre secteur et nous souhaitons le partager avec la Commission. L'APAQ a fait en sorte de soumettre ce sujet à l'ordre du jour du comité sur la sécurité du transport des élèves et il nous apparaît pertinent que cet aspect soit abordé dans votre réflexion.

Politique du transport terrestre

La responsabilité du transport collectif des personnes au Québec, qu'il soit subventionné ou non, relève d'innombrables intervenants. Chacun d'entre eux agissent sans encadrement global permettant que l'ensemble du système soit intégré, équitable et disponible partout.

L'APAQ réunit un grand nombre d'entreprises qui assurent la production des déplacements à contrat pour l'une ou l'autre des instances de mise en œuvre (commissions scolaires, CIT, OMIT, municipalités, organismes de transport adapté, hôpitaux, etc.) ou encore, commercialement. Nous ressentons donc très fortement l'effet de cette diversité et de cette complexité du réseau.

Au-delà des énoncés généraux sur le transport collectif, sur les bienfaits des services de transport publics, sur la contribution à l'environnement, sur l'intégration nécessaire des personnes handicapées, sur l'accès à l'école, nous souhaitons voir la mise en place d'une véritable politique relative à la mobilité des personnes sur le territoire québécois.

Ce serait le moment opportun d'affirmer que le transport collectif contribue aux enjeux d'occupation du territoire, d'environnement et de circulation. Ce serait également le moment de promouvoir la performance, l'équité et l'imputabilité de ce mode de déplacement et d'établir des services ayant pour seule préoccupation, le service au citoyen.

L'APAQ croit en la pertinence d'une politique de la mobilité des personnes qui permettrait de définir clairement les aspirations du Québec sur plusieurs enjeux dont le transport en commun urbain et interurbain, le transport durable, le transport touristique et le transport adapté.

Et, ce serait du même coup l'occasion de mettre en valeur les comportements sécuritaires et la contribution du secteur du transport collectif aux enjeux de la sécurité.

L'Association des propriétaires d'autobus remercie la Commission de l'attention portée à notre mémoire et de son intérêt concernant la sécurité routière.