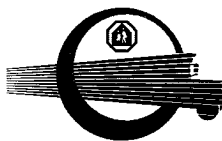


Mémoire

**Projet de loi n° 129 – Loi
modifiant la Loi concernant les
propriétaires et exploitants de
véhicules lourds**



ATEQ
Association du transport
écolier du Québec

**CTE - 1M
C.P. - P.L. 129
Propriétaires et exploitants
de véhicules lourds**

Mémoire

**Projet de loi n° 129 – Loi
modifiant la Loi concernant les
propriétaires et exploitants de
véhicules lourds**

Novembre 2005

Par :

**L'Association du transport
écolier du Québec (ATEQ)**

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

L'Association du transport écolier du Québec est une association patronale créée en 1962 qui a pour mission de défendre les intérêts de ses membres et de l'industrie du transport scolaire, de promouvoir un transport de qualité et sécuritaire, ainsi que d'offrir différents types de services à ses membres. Elle regroupe aujourd'hui près de 700 transporteurs scolaires qui représentent 90 % de l'industrie du transport scolaire au Québec. Ces transporteurs emploient plus de 8 000 conducteurs et conductrices. De plus, l'Association participe, à titre de référence en transport scolaire, à plusieurs comités de travail mis en place notamment par le ministère des Transports.

Nous nous adressons à vous dans le but de vous informer, qu'à notre avis, le projet de loi n° 129 n'est pas complet. En effet, un élément de sécurité très important pour notre industrie n'a pas été retenu bien que nous l'avions demandé tout au long du processus d'élaboration du projet de loi n° 129. Cette revendication, de la part de l'industrie du transport scolaire, remonte même aux travaux qui ont été menés lors de la mise en place de la Loi 430, Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, il s'agit du rôle joué par les commissions scolaires dans l'organisation du transport et la sécurité des élèves.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds en 1998, notre industrie a investi beaucoup de temps et d'argent afin de répondre aux objectifs de cette loi qui sont d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ce réseau.

Nous pensons maintenant qu'après 7 années d'application, il est plus que temps de responsabiliser les tiers qui ont un rôle important à jouer dans la sécurité des opérations du transporteur, c'est-à-dire du propriétaire et exploitant de véhicules lourds (PEVL). Dans le domaine du transport scolaire, les tiers les plus importants sont les commissions scolaires. À maintes reprises depuis 1998, nous avons fait valoir auprès du ministère des Transports, de la Commission des transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec qu'il fallait responsabiliser les commissions scolaires pour atteindre les objectifs de la Loi 430. La présente modification de la loi 430 et d'autres dispositions législatives auraient été l'occasion de les responsabiliser.

Un des objectifs de la Loi 430 est d'améliorer la sécurité routière. Tout comme l'industrie du camionnage, l'industrie du transport scolaire a besoin de responsabiliser ses tiers c'est-à-dire les commissions scolaires. Pour répondre en partie à ce problème, le ministère a créé, pour le camionnage, le Registre des intermédiaires et le forum. Il est maintenant temps de s'occuper également du transport des écoliers. Nous sommes convaincus qu'à la lecture de ce document, vous serez à même de constater les impacts que les commissions scolaires ont sur la sécurité routière.

Par ailleurs, en juin 2001, le ministère des Transports, la Commission des Transports et la SAAQ ont déposé un rapport sur la mise en œuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Dans ce rapport, il est clairement établi, à la section 4.1 *Bilan et recommandations, améliorer l'efficacité de la Loi* : « de mettre en œuvre des moyens afin de sensibiliser et de responsabiliser les tiers (intermédiaires en services de transport, requérants de service, commissions scolaires, etc.) au regard de leur rôle. »

À la suite de cet énoncé en mars 2003, un groupe de travail MTQ-SAAQ-CTQ nous a rencontré afin d'identifier ces acteurs, préciser leur rôle et discuter des moyens qui pourraient être mis en œuvre pour les responsabiliser davantage. À cette occasion, nous avons démontré en déposant le contrat type qui lie le transporteur et la commission scolaire jusqu'à quel point cette dernière intervient dans les opérations et l'exécution des mouvements de transport. Ce contrat est produit par la Fédération des commissions scolaires du Québec et utilisé par toutes les commissions scolaires qui le modifient légèrement selon leurs besoins.

Nous joignons à ce document une copie du compte rendu de la rencontre, un extrait du *Rapport sur la mise en œuvre et les premiers effets de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* ainsi que des extraits du contrat type émis par la FCSQ. Malgré tous nos efforts et la reconnaissance du ministère qu'il fallait responsabiliser les tiers dont les commissions scolaires, aucune mesure concrète n'a été prise par le ministère des Transports.

La Loi sur l'instruction publique délègue l'organisation du transport scolaire aux commissions scolaires. C'est donc ces dernières qui organisent et élaborent les parcours, qui décident du nombre et du lieu des points d'embarquement ainsi que du nombre d'élèves transportés dans chaque autobus. Les commissions scolaires jouent donc un rôle important dans les opérations de transport.

Voici quelques exemples qui démontrent que la commission intervient dans les opérations et l'exécution des mouvements de transport :

- ⇒ La commission scolaire fait les parcours. Elle décide donc du trajet, de l'horaire, du nombre et de l'endroit des arrêts. Entre autres, c'est elle qui détermine si l'arrêt fait partie d'une zone dangereuse pour la sécurité des élèves. L'horaire, souvent très serré entre le parcours du primaire et celui du secondaire, oblige le conducteur à se dépêcher, ce qui peut l'amener à commettre des excès de vitesse. Il faut également considérer que le contrat de transport précise que le transporteur a une **pénalité** si un conducteur arrive en retard.
- ⇒ En cas de tempête, la commission scolaire décide si le transporteur exécute le transport. Récemment, un groupe de transporteurs ont décidé de ne pas sortir car ils trouvaient que les conditions climatiques étaient trop dangereuses pour la sécurité des élèves. Ces derniers ont reçu une facture de 56 000 \$ de la part de la commission scolaire.
- ⇒ La commission scolaire décide **seule** du nombre d'élèves à transporter. Au Québec, beaucoup d'autobus scolaires sont surchargés. Le problème est réel et préoccupant pour la sécurité des élèves même s'il n'y a pas beaucoup d'infractions émises. Pour que le système de compartimentation fasse son travail de protection en cas d'impact, il est primordial que l'enfant soit assis de sorte que son corps soit **complètement** derrière le dossier de la banquette qui le précède. Le devis technique d'un autobus scolaire mentionne que la capacité d'accueil est de 72 passagers par autobus ce qui représente 3 élèves par banquette, mais lorsque l'on transporte des élèves du secondaire, il est tout à fait impossible d'asseoir 3 élèves de façon **sécuritaire**. Le contrat liant la commission scolaire au transporteur indique clairement que le transporteur doit embarquer les élèves désignés par la commission scolaire et qu'il ne peut en décider autrement sous peine de pénalité prévue au contrat. Ce qui est encore plus consternant, lorsqu'il y a trop de passagers, c'est que les infractions sont données aux conducteurs qui n'ont aucun pouvoir ou contrôle sur la situation et les points sont inscrits au dossier

du PEVL qui lui, est tenu de respecter les termes de son contrat tandis que la commission scolaire n'a rien du tout.

- ⇒ Chaque commission scolaire établit plusieurs politiques concernant le transport des élèves dont une sur le transport des bagages à l'intérieur de l'autobus scolaire. Dans cette politique, c'est la commission scolaire qui **décide** qu'est-ce que l'élève a le droit d'apporter à bord de l'autobus. Certaines d'entre elles permettent des bagages assez gros qui ne sont pas des bagages à main et d'autres vont jusqu'à dicter des méthodes d'arrimage précaires qui ne respectent pas l'article 519.8 du Code de la sécurité routière. La plupart des autobus scolaires ne sont pas réellement équipés d'appareils adéquats pour arrimer ces gros bagages. Encore une fois c'est le conducteur qui reçoit l'infraction et le PEVL qui voit des points s'inscrire à son dossier pour une politique de la commission scolaire qui elle, n'a rien du tout.

L'Association considère donc que les commissions scolaires ont un rôle important à jouer en matière de sécurité du transport et en matière de sécurité du réseau routier au Québec et, à ce titre, elles doivent être responsabilisées au même titre que les autres tiers ou requérants de services définis dans la Loi 430. Une simple démarche de sensibilisation auprès des commissions scolaires nous semble insuffisante.

Nous demandons donc que le gouvernement du Québec, en l'occurrence le ministère des Transports de profiter de ce projet de loi pour mettre immédiatement des mesures en place pour responsabiliser les commissions scolaires. Ces mesures pourraient être entre autres :

- modifier le Code de la sécurité routière pour faire en sorte qu'une commission scolaire ne puisse inciter un transporteur ou un conducteur à commettre une infraction ;
- modifier la Loi 430 afin de donner un statut d'intermédiaire, de tiers ou de requérant de services de façon à leur imputer la responsabilité des gestes ou des interventions qu'elles posent en matière de sécurité routière.

Les reconnaître à titre d'intermédiaires obligerait les commissions scolaires à s'inscrire auprès de la Commission des transports et à s'engager à respecter les lois et règlements en matière de sécurité en transport routier.

Il ne faudrait surtout pas attendre de se retrouver devant une situation dramatique (tel que l'accident de la Côte des Éboulements) avant de prendre des mesures pour assurer la sécurité des élèves que nous transportons.

Les transporteurs scolaires au Québec, de même que l'Association du transport écolier du Québec ont toujours eu à cœur la sécurité des élèves qu'ils transportent. Au fil des années, ils se sont pris en main, à tel point, que tous reconnaissent l'excellence de ce moyen de transport qui, selon Transports Canada, est le moyen de transport terrestre le plus sécuritaire qui soit.

ANNEXES

COMPTE RENDU DE LA RENCONTRE DU 5 MARS 2003 AVEC DES REPRÉSENTANTS DE L'ASSOCIATION DU TRANSPORT ÉCOLIER DU QUÉBEC (ATEQ)
RESPONSABILISATION DES TIERS

Contexte

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (Loi 430) a imposé de nouvelles obligations aux propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) au regard de la sécurité routière et de la protection du réseau routier. Cependant, dans le domaine du transport routier, d'autres acteurs pourraient être interpellés à contribuer à l'atteinte de ces objectifs. Aussi, un groupe de travail MTQ-SAAQ-CTQ réalise actuellement des entrevues auprès de représentants de PEVL afin d'identifier ces acteurs, préciser leur rôle et discuter des moyens qui pourraient être mis en œuvre pour les responsabiliser davantage. Dans une seconde étape, les tiers identifiés seront rencontrés afin d'obtenir leur vision, valider les problèmes et les solutions envisagées et identifier d'autres solutions au besoin.

Le tableau ci-dessous résume les faits saillants de la rencontre avec un ou des représentants de votre association.

N'hésitez pas à me faire part de tout commentaire additionnel ou à m'aviser si ce compte rendu est imprécis ou incomplet. Les corrections qui s'imposent seront effectuées, le cas échéant.

Rédigé par : Danielle Pagé (dpag@mtq.gouv.qc.ca), téléphone (418) 643-4823 et télécopieur (428) 644-5178
Ministère des Transports

Le : 2003-03-10

Représentants de l'ATEQ

M. Luc Lafrance
M^{me} Nathalie Dion

Représentants gouvernementaux

MM. Guy Mailhot, SAAQ
Pierre Mercier, MTQ
Alain Turcotte, CTQ
M^{me} Danielle Pagé, MTQ

Identification des tiers qui font affaire avec des membres de l'ATEQ	Rôle des tiers identifiés	Procédure d'attribution du contrat	Impact de ce lien d'affaire sur la conformité et la sécurité	Moyens suggérés pour responsabiliser les tiers concernés
Commissions scolaires (C.S.)	Requérants de services	➤ Enveloppe budgétaire du MEQ au C.S. dont une partie des sommes allouées est consacrée au transport des écoliers. ➤ Un devis (contrat type de transport exclusif) lie le transporteur et la C.S. Il est établi sur base quinquennale mais revu annuellement AU NIVEAU DU NOMBRE ET DU DÉTAIL DES PARCOURS ALLOUÉS. ➤ C'est le <i>Règlement sur le transport des élèves</i> qui régit l'octroi des contrats ET QUI DÉTERMINE LES CLAUSES MINIMALES DEVANT SE RETROUVER AU CONTRAT (EX. : L'ÂGE MAXIMAL DU VÉHICULE POUR L'EXÉCUTION DU CONTRAT). ➤ Le devis précise les circuits, les points d'embarquement, les heures de départ et d'arrivée, le nombre de passagers, les clauses d'ajustement annuel, la rémunération (en terme de kilométrage plutôt qu'en nombre d'écoliers), etc. ➤ 90 % des contrats sont négociés de gré à gré. ➤ Chaque C.S. établit ses règles quant au nombre de passagers par autobus et quant au transport de bagages.	Les exploitants sont parfois amenés par la C.S. à agir de façon non sécuritaire : ➤ Pour le nombre de passagers, certaines C.S se basent sur le nombre maximal de places par autobus recommandé par le fabricant (72), alors que d'autres utilisent des mesures plus réalistes. ➤ Les délais pour le transport ont été raccourcis et les circuits ont été allongés à la suite des compressions budgétaires imposées par le MEQ aux C.S. Cette situation amène des situations à risque : - dépassements des vites ses permises. - traverses de rues a nouveau autorisées. ➤ Les règles prévues par certaines C.S posent des risques pour le transport de bagages lors des classes de neige, sport-étude ou autres sorties spéciales. En outre,	➤ RECONNAÎTRE LES COMMISSIONS SCOLAIRES À TITRE D'INTERMÉDIAIRE OU SINON MODIFIER LA LOI 430 POUR LEUR DONNER UN STATUT PARTICULIER. ➤ Sans les encadrer au même titre que les PEVL, responsabiliser davantage les C.S. afin de les rendre imputables des infractions qui sont commises par les conducteurs ou les exploitants sous leur gouverne lorsque ces infractions sont le résultat d'une gestion du transport scolaire déficiente. Il a été mentionné que l'article 596.1 ne permet pas de rencontrer cet objectif. ➤ Amener les C.S. à prendre des engagements en matière de sécurité routière, et prévoir une intervention possible de la CTQ auprès des C.S. ➤ Sensibiliser : - Les C.S. sur la vision du transport et sur les situations à risques (nombre de passagers, traverses, bagages, circuit, horaires, etc.); - La Fédération des C.S. (répondants : M. RÉJEAN MOREL (DIRECTEUR GÉNÉRAL), M^e ALAIN Guimond, et M^{me} Louise Tremblay). - L'Association des cadres scolaires (organisation du transport - répondant : M. Pierre Labranche); - Le MTQ (AGIT AU NIVEAU DE LA sécurité du transport) AFIN DE PRÉCISER CERTAINES RÉGLEMENTATIONS TELS QUE LE NOMBRE DE PASSAGERS AUTORISÉS DANS L'AUTOBUS ET LE TRANSPORT DE

Identification des tiers qui font affaire avec des membres de l'ATEQ	Rôle des tiers identifiés	Procédure d'attribution du contrat	Impact de ce lien d'affaire sur la conformité et la sécurité	Moyens suggérés pour responsabiliser les tiers concernés
			le conducteur ne peut quitter l'autobus pour ranger les skis à l'arrière, si des enfants sont à bord du véhicule. ➤ Difficulté de conserver les chauffeurs en poste : - nombre de circuits; - plages horaires; - rémunération (12 \$/heure inférieure à celle du transport urbain ou nolisé); - responsabilités importantes (discipline des écoliers, infractions). ➤ Condamnation du conducteur et de son exploitant sur la place publique, notamment lors d'un accident mortel.	BAGAGES ET DE FOURNIR UN AVIS JURIDIQUE CONCERNANT L'INTERPRÉTATION DU TERME « INTERMÉDIAIRE » À L'EFFET QU'UNE COMMISSION SCOLAIRE NE PUISSE ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME TEL.
Autres éléments d'information échangés lors de la rencontre : ➤ Un modèle de contrat type de transport exclusif ainsi que deux jugements obtenus par l'ATEQ concernant le nombre de passagers dans les autobus scolaires et un avis juridique de M^e François Rouette sur la légalité des clauses du contrat type de Flynn Rivard sont déposés, à titre d'information. ➤ Les deux jugements en arrivent à des conclusions complémentaires à l'effet que la responsabilité d'établir le nombre de passagers d'un autobus doit être partagée entre le transporteur et la commission scolaire, et que les commissions scolaires doivent respecter les lois et règlements.				

Rapport



sur la mise en œuvre
et les premiers effets
de la Loi concernant
les propriétaires
et exploitants
de véhicules lourds

Ministère des Transports du Québec
Commission des transports du Québec
Société de l'assurance automobile du Québec

Juin 2001

Le bilan et les recommandations

4

L'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds s'était révélée nécessaire à la suite de l'analyse des carences de l'encadrement des transporteurs routiers d'avant 1998. La nouvelle loi constituait un encadrement totalement nouveau des activités des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds et, dans une moindre mesure, des intermédiaires en services de transport. Cet encadrement est axé sur la sécurité routière et la protection du réseau routier. Cette nouvelle approche a affecté de manière importante les organismes gouvernementaux et l'industrie du transport routier, qui ont dû modifier leurs manières de faire, et ce, parfois substantiellement.

La mise en place des mécanismes d'inscription, de suivi du comportement et de sanction s'est faite de manière progressive et a nécessité une action concertée d'un grand nombre de partenaires. Près de trois ans après l'adoption de la Loi, on constate que cette dernière commence à produire les avantages escomptés. En effet, l'information recueillie dans le cadre de la présente évaluation nous démontre notamment :

- Que le processus d'inscription obligatoire a produit plusieurs avantages, notamment en matière de sensibilisation des PEVL à leurs obligations.
- Que la politique d'évaluation de la SAAQ est efficace pour identifier des PEVL présentant un risque, mais qu'elle demande certains ajustements.
- Que le processus de sanction (incluant l'ajustement à la cote) constitue un outil essentiel pour corriger le comportement des PEVL présentant un risque.

On constate en contrepartie que la mise en place de la Loi a éprouvé plusieurs difficultés. Plusieurs de celles-ci, décrites tout au long du présent rapport, sont inhérentes aux changements de cette envergure et la grande majorité ont été aplanies. Cependant, des améliorations additionnelles sont nécessaires afin de continuer dans la foulée de la démarche déjà amorcée. À cette fin, voici les orientations qui sont recommandées :

4.1 Améliorer l'efficacité de la Loi

- Poursuivre la révision de la politique d'évaluation, en visant un arrimage optimal entre la politique, le contrôle et le processus de sanction.
- Élaborer un outil afin d'intervenir auprès des conducteurs professionnels présentant un risque.
- Prévoir à la Loi une disposition permettant à la SAAQ d'empêcher qu'une personne ne puisse contourner la Loi en transférant la propriété de ses véhicules²³.
- Mettre en œuvre des moyens afin de sensibiliser et de responsabiliser les tiers (intermédiaires en services de transport, requérants de service, commissions scolaires, etc.) au regard de leur rôle.
- Sensibiliser les municipalités qui ne font pas parvenir immédiatement à la SAAQ les constats d'infractions émis à l'importance de fournir rapidement cette information.
- Modifier la Loi afin de s'assurer que les intermédiaires en services de transport, tout comme les PEVL, respectent les exigences légales applicables au Québec préalablement à leur inscription à la CTQ.
- Analyser la problématique soulevée par l'industrie, au regard de la location d'autobus ou de minibus.

23. Une demande de modification à la Loi à cet effet est déjà devant le gouvernement.

CONTRAT TYPE DE TRANSPORT EXCLUSIF

SECTION III - DEVIS

3. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT s'engage, pendant la durée du contrat, à effectuer le transport de toutes les personnes désignées par LA COMMISSION et à respecter le devis de transport prévu à cet effet, annexe « A », lequel fait partie intégrante du contrat.

obligatoire en vertu de l'article 32 du règlement

4. Le devis, préparé par LA COMMISSION, stipule le nombre de jours requis, la date du début du service pour la première année, le sommaire des horaires et des parcours, le kilométrage que représentent ces parcours et la capacité du véhicule.

obligatoire en vertu de l'article 32 du règlement

LA COMMISSION doit, au plus tard le 1^{er} juin de chaque année, fournir par écrit à l'entreprise de transport la date du début du service pour l'année subséquente, s'il en est.

5. LA COMMISSION s'engage à fournir chaque année à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT, au plus tard 15 jours avant le début de l'exécution du contrat, l'horaire et le parcours détaillé pour chaque véhicule assujetti au contrat.

Toutefois, le défaut de ce faire pour une partie des parcours ou des horaires n'a pas pour effet de porter préjudice au service du ou des autres parcours ou horaires pour lesquels une description a été dûment fournie dans le délai.

- 5.1 Dans le cas où LA COMMISSION fournit à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT la liste des élèves transportés pour chacun des parcours incluant leur nom, adresse et numéro de téléphone, L'ENTREPRISE DE TRANSPORT doit assurer la confidentialité de ces renseignements et les détruire à la fin du calendrier scolaire de chaque année. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT est responsable de l'utilisation de ces renseignements par les conducteurs et conductrices à son emploi.

6. Si LA COMMISSION ne fournit pas, dans le délai, les détails requis à la clause 5 et que cela a pour effet de retarder le début de l'exécution du contrat, elle doit indemniser L'ENTREPRISE DE TRANSPORT tel qu'il est prévu à la clause 39 de ce contrat.

SECTION V - MODIFICATIONS AU DEVIS

8. LA COMMISSION peut en tout temps et à sa seule discrétion, modifier le devis et, si tel est le cas, les parties s'engagent à appliquer au prix initial de chaque année pour chaque véhicule, les clauses d'ajustement prévues au contrat pour tenir compte des changements dans l'utilisation de chaque véhicule. Une telle modification est confirmée par écrit à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT.
9. Les ajustements au prix initial de chaque année pour chaque véhicule n'ont d'application que pour l'année durant laquelle les modifications au devis sont survenues et elles cessent à partir du moment où LA COMMISSION y met fin ou au plus tard à la fin de l'année visée. Au début de chaque année subséquente, s'il en est, le contrat doit se référer au devis original et, s'il y a de nouvelles modifications à son contenu, les parties procéderont aux ajustements nécessaires en considérant le prix initial pour l'année en cours pour chaque véhicule.

SECTION VII - CONDUITE

17. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT et tout conducteur ou toute conductrice à son emploi doivent observer les dispositions du Code de la Sécurité Routière, les lois et règlements provinciaux et municipaux et respecter les règles de circulation établies par LA COMMISSION sur ses propriétés ou celles des institutions qu'elle dessert.

Le conducteur ou la conductrice doit posséder un permis de conduire conforme aux exigences du Code de la Sécurité Routière et n'être sous le coup d'aucune suspension.

18. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT et tout conducteur ou toute conductrice à son emploi doivent prendre et déposer les personnes désignées par LA COMMISSION aux points déterminés par celle-ci.

Le conducteur ou la conductrice assure la discipline dans chaque véhicule et applique les règlements à cette fin décrétés par LA COMMISSION.

19. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT et tout conducteur ou toute conductrice à son emploi ne peuvent refuser, de leur propre chef, le transport d'une personne désignée par LA COMMISSION à qui il appartient seule de statuer sur un tel cas. Pour des raisons de sécurité, L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ou le conducteur ou la conductrice peut toutefois refuser le transport à une personne après s'être assuré que celle-ci puisse retourner à son point d'origine ou être prise en charge par une personne responsable. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT doit aussitôt faire rapport à LA COMMISSION.

20. L'ENTREPRISE DE TRANSPORT et tout conducteur ou toute conductrice à son emploi doivent respecter les « directives au conducteur ou à la conductrice » telles qu'elles sont reproduites à l'annexe « C » du présent contrat.

L'entreprise de transport s'engage à remettre aux conducteurs et aux conductrices toutes directives ou publications de LA COMMISSION qui les concernent.

- 20.1 Dès qu'une plainte est portée aux autorités policières ou qu'un signalement est effectué auprès du Directeur de la protection de la jeunesse selon lequel une personne transportée aurait pu être victime d'abus sexuel ou physique de la part d'une personne relevant de l'autorité de L'ENTREPRISE DE TRANSPORT, et que LA COMMISSION a des motifs raisonnables de croire que la nature de l'infraction lui cause préjudice, elle peut demander à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT d'exclure cette personne de tout contact avec les personnes transportées jusqu'à la conclusion de l'enquête administrative ou, le cas échéant, jusqu'à la fin des poursuites pénales ou criminelles.

SECTION XX - PÉNALITÉS

46. Une pénalité de _____ \$ par infraction peut être imposée à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT par LA COMMISSION dans les cas suivants :

- a) Non respect de l'horaire.
- b) Parcours non effectué tel qu'il est décrit au devis original ou modifié par la clause 8.
- c) Toute personne laissée sur la route ou à une école.
- d) Tout manquement aux règlements que pourra établir en tout temps LA COMMISSION pour la circulation sur ses propriétés ou celles des institutions qu'elle dessert.
- e) Tout refus de transporter une personne désignée tel qu'il est prévu à la clause 19.
- f) Tout manquement aux « Directives au conducteur ou à la conductrice ».

à la condition que l'infraction soit due à la négligence de L'ENTREPRISE DE TRANSPORT ou du conducteur et que la même infraction ait été répétée antérieurement à deux reprises, durant la même année, qu'elles aient ou non été commises par la même personne et quel que soit le parcours où les infractions ont été commises.

47. Une pénalité de _____ \$ par infraction peut être imposée à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT par LA COMMISSION dans les cas suivants :

- a) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT de fournir une attestation d'inspection tel qu'il est prévu à la clause 13.
- b) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT d'identifier un véhicule tel qu'il est prévu à la clause 14.
- c) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT de fournir les renseignements demandés tel qu'il est prévu à la clause 52.
- d) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT d'aviser LA COMMISSION d'un accident tel qu'il est prévu à la clause 21.
- e) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT de transmettre dans le délai tout rapport d'accident tel qu'il est prévu à la clause 21.
- f) Le défaut par L'ENTREPRISE DE TRANSPORT de transmettre le rapport tel qu'il est prévu à la clause 19.

48. Une pénalité de _____ \$ par infraction peut être imposée à L'ENTREPRISE DE TRANSPORT par LA COMMISSION pour chaque véhicule qui n'est pas mis aussitôt à la disposition de LA COMMISSION, tel qu'il est prévu à la clause 36 du contrat.

49. LA COMMISSION doit aviser L'ENTREPRISE DE TRANSPORT par écrit, au moins 14 jours à l'avance, de son intention d'imposer une pénalité et lui donner l'occasion de se faire entendre avant qu'elle ne rende sa décision.

ANNEXE « A »

DEVIS DE TRANSPORT

Véhicule no : _____

1) NOMBRE DE JOURS DE TRANSPORT REQUIS

Année 2005-2006: _____ jours

Année 2006-2007: _____ jours
s'il en est

2) LA DATE DU DÉBUT DU SERVICE POUR LA 1^{re} ANNÉE :

3) SOMMAIRE DES HORAIRES :

4) SOMMAIRE DES PARCOURS :

5) KILOMÉTRAGE (approximatif) :

6) CAPACITÉ REQUISE DU VÉHICULE : _____

ANNEXE « C »

DIRECTIVES AU CONDUCTEUR OU À LA CONDUCTRICE :

L'ENTREPRISE DE TRANSPORT doit s'assurer que le conducteur ou la conductrice :

- a) effectue la ronde de sécurité;
- b) s'abstient de fumer dans le véhicule;
- c) s'abstient de converser en conduisant;
- d) a une tenue soignée;
- e) s'abstient de quitter son véhicule alors que des personnes sont à bord, sauf en cas de nécessité;
- f) est sobre et s'abstient de consommer des boissons enivrantes dans l'exercice de ses fonctions;
- g) s'abstient de faire de la sollicitation de quelque manière que ce soit;
- h) s'abstient de blasphémer ou d'employer des termes grossiers, obscènes ou discriminatoires;
- i) suit les parcours tels que décrits;
- j) avise sans délai LA COMMISSION de tout accident impliquant des personnes transportées;
- k) fournit sur demande de LA COMMISSION son permis de conduire;
- l) accepte sur demande de LA COMMISSION de se soumettre à un examen médical par un médecin choisi par LA COMMISSION;
- m) permet au représentant de LA COMMISSION d'avoir accès en tout temps au véhicule;
- n) s'abstient de faire usage de drogues et de stupéfiants dans l'exercice de ses fonctions;
- o) s'assure à la fin de chaque parcours qu'il n'y a plus de passagers à bord et qu'aucun objet n'a été laissé dans le véhicule.

L'ENTREPRISE DE TRANSPORT doit s'assurer que le conducteur ou la conductrice ne fait pas les actions suivantes :

- a) arrêter ailleurs qu'aux endroits indiqués sur les parcours ou par des signaux, sauf en cas de nécessité;
- b) ouvrir les portes avant d'avoir complété un arrêt, ni repartir avant qu'elles ne soient fermées et que les passagers ne soient assis;
- c) laisser la conduite de son véhicule à une autre personne;
- d) laisser une autre personne manipuler les commandes de son véhicule;
- e) refuser ou expulser une personne de sa propre initiative.

ANNEXE « E »

ATTESTATION D'INSPECTION MÉCANIQUE

Véhicule : numéro du devis : _____

numéro d'immatriculation : _____

1) Je soussigné ou soussignée déclare être un mécanicien compétent ou une mécanicienne compétente et à ce titre mes connaissances, mon expérience et mon habileté me permettent d'effectuer des inspections et des réparations suivant les règles de l'art, pour le type de véhicule visé par cette attestation.

2) J'ai minutieusement inspecté les ensembles suivants.

- a) Le système de freinage
- b) Les pneus et les roues
- c) Les systèmes de suspension et de conduite
- d) Le système électrique
- e) Le vitrage et le pare-brise
- f) La carrosserie
- g) Le système d'échappement et d'alimentation en carburant
- h) Autres _____

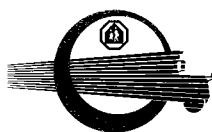
a) J'atteste que le véhicule inspecté ne présente aucun risque pour la sécurité des passagers ou des autres usagers de la route.

SIGNÉ LE ____^e JOUR DE _____ 20__

PAR : _____
(nom)

(adresse)

(téléphone)



ATEQ
**Association du transport
écolier du Québec**

5300, boulevard des Galeries
Bureau 300
Québec Qc G2K 2A2
www.ateq.qc.ca