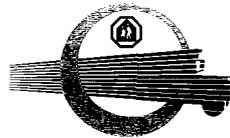
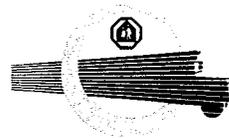


CTE - 018 M
C.P. - P.L. 42-55
SECURITE ROUTIERE



ATEQ
Association du transport
écolier du Québec

CTE - 018 M
C.P. - P.L. 42-55
SECURITE ROUTIERE



ATEQ
Association du transport
écolier du Québec

MÉMOIRE

**Concernant les projets de loi
n° 42, Loi modifiant le Code de la
sécurité routière et le Règlement
sur les points d'inaptitude et
n° 55, Loi modifiant de nouveau le
Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions législatives**

Décembre 2007

Présenté par :



ATEQ
Association du transport
écolier du Québec

Monsieur le Président,
Membres de la Commission des transports et de l'environnement,
Madame la Ministre,

Dans un premier temps, même si nous sommes déjà intervenus à quelques reprises devant cette Commission, permettez-nous de vous faire une brève présentation de notre Association.

D'abord, l'Association du transport écolier du Québec existe depuis plus de 45 ans. À l'époque, quelques transporteurs scolaires ont souhaité se regrouper afin, non seulement d'améliorer leur sort, mais aussi et surtout pour mieux structurer cette industrie qui en était à ses premières années d'existence.

Au fil des ans, notre Association a progressé si bien, qu'aujourd'hui, avec plus de 650 membres, l'ATEQ représente 90 % de l'industrie du transport scolaire au Québec. Son membership est constitué à la fois de transporteurs scolaires possédant de grosses flottes d'autobus, de transporteurs ayant moins de 10 véhicules, voire même, de propriétaires opérateurs possédant un ou deux autobus. Ces transporteurs se retrouvent un peu partout sur le territoire de la province autant en zone urbaine que rurale.

Matin et soir, plus de 8 000 autobus effectuent plus d'un million de kilomètres et transportent près de 650 000 élèves. C'est sans compter évidemment, les voyages parascolaires et les déplacements des organismes de loisir, de sport ou communautaires.

En ce qui concerne le projet de loi n° 42, loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude et le projet de loi n° 55, loi modifiant de nouveau le Code de la sécurité routière, nous tenons à vous informer d'entrée de jeu, que nous sommes d'accord avec l'objectif visé par ces projets de loi c'est-à-dire l'amélioration du bilan routier en matière de sécurité.

D'ailleurs, l'ATEQ est présente à la Table québécoise sur la sécurité routière et a participé aux travaux du Comité de travail « Usagers vulnérables » découlant de cette Table. L'Association du transport écolier est

donc favorable à la mise en place de mesures permettant d'améliorer notre bilan routier.

Mais avant de donner notre point de vue sur différents éléments du projet de loi, nous tenons à souligner que depuis la fin des années 90 avec, entre autres, la mise en place de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, c'est-à-dire la Loi 430, l'industrie du transport lourd au Québec s'est prise en main et plusieurs mesures ont été mises en place afin d'améliorer notre bilan routier. Cette loi a permis, à plusieurs égards, de modifier et améliorer le comportement, non seulement des transporteurs, mais aussi de tous les intervenants de l'industrie.

Pour ce qui est de notre secteur d'activité, soit le transport scolaire, celui-ci est reconnu comme étant le plus sécuritaire. En effet, à chaque année, lorsque la Société d'assurance automobile du Québec rend public son rapport sur la sécurité, le transport scolaire détient le plus bas taux d'accidents, de blessés légers ou graves ou encore de mortalité, que n'importe quel autre type de transport.

Donc, sans revoir article par article chacun des projets de loi, nous souhaitons plutôt reprendre différents éléments qui s'y trouvent et vous faire part de nos commentaires.

Grands excès de vitesse et course de rue

Nous sommes d'accord avec le fait qu'il faille pénaliser les grands excès de vitesse, surtout dans les zones où les opérations de transport scolaire sont fréquentes soit dans les zones de 90 km/h, 50 km/h et 30 km/h. D'ailleurs, ce sont dans ces zones, selon les statistiques de la SAAQ et des corps policiers, où l'on retrouve le plus grand nombre d'accidents.

Par contre, la suspension du permis de conduire soulève un questionnement, à savoir : s'il s'agit d'un conducteur de véhicule lourd (permis de classe 1 ou 2) et qu'il commet une infraction au volant d'un véhicule de promenade, la suspension s'applique-t-elle seulement pour la conduite d'un véhicule de promenade ou pour l'ensemble des catégories de son permis ?

Dans le cas où le contrevenant voit son permis suspendu alors qu'il est au volant de son véhicule privé et qu'il possède un permis de classe 1 ou 2, cela pourrait avoir un impact important dans l'organisation et la gestion du

transport scolaire si celui-ci ne peut plus conduire son autobus. D'autant plus que notre industrie est aux prises avec un manque de main d'œuvre.

Pour ce qui est des courses de rue, nous sommes tout à fait d'accord avec la proposition.

L'alcool au volant

Dans un premier temps, nous tenons à vous informer que l'Association du transport écolier du Québec a adopté une politique de « tolérance 0 », en matière d'alcool et de drogue, au volant d'un véhicule scolaire.

En ce qui concerne le programme d'antidémarrreur éthylométrique administré par la SAAQ, nous nous inscrivons en faux quant à la possibilité qu'un conducteur puisse bénéficier de ce programme pour la conduite d'un autobus scolaire.

Pour ce qui est de la saisie immédiate du véhicule, lorsque le conducteur a une alcoolémie supérieure à 160mg par 100ml de sang, cela soulève un problème pour l'industrie. En effet, si le conducteur d'un autobus scolaire se retrouve dans cette situation (situation intolérable pour notre Association, puisque nous avons une politique de « tolérance 0 »), il ne faudrait pas qu'il y ait saisie de véhicule car cela viendrait pénaliser le transporteur scolaire qui pourrait se retrouver avec un manque d'autobus pour effectuer tous ses circuits scolaires.

L'accès graduel à la conduite

Pour pouvoir conduire un autobus scolaire, la personne doit détenir un permis de classe 2. Ce permis n'est disponible qu'aux personnes ayant atteint l'âge de 25 ans en plus de passer par une période d'apprentissage.

Concernant cette période d'apprentissage, elle est présentement d'une durée de 3 mois afin de permettre à l'apprenti conducteur de conduire un autobus en compagnie d'un détenteur de permis de classe 2. Malheureusement, l'objectif visé par cette période d'apprentissage, qui est de s'assurer que le candidat a un minimum de pratique, n'est pas atteint. L'industrie éprouve déjà de la difficulté à recruter de nouveaux conducteurs. Il est donc encore plus difficile d'avoir deux personnes à bord d'un autobus pour une période de trois mois. L'ATEQ a donc proposé au ministère des Transports, de mettre en place une formation pratique en entreprise reconnue

par la SAAQ plutôt qu'une période d'apprentissage factice. À cet effet, il existe présentement un projet pilote qui obtient de bien meilleurs résultats que les trois mois d'apprentissage.

Le cellulaire au volant

Ce sujet a déjà été traité dans le cadre du mandat d'initiative que s'était donné votre Commission. À cette époque, nous étions venus vous informer que le cellulaire et la radio à ondes courtes « C.B. » sont des outils de travail pour les transporteurs scolaires et les conducteurs. Souvent, ces moyens de communication font l'objet d'une clause dans les contrats de transport scolaire signés entre la commission scolaire et les transporteurs.

Il pourrait survenir qu'en cours de transport, la commission scolaire ou le propriétaire de l'entreprise de transport scolaire ait à communiquer avec le conducteur pour une situation d'urgence, par exemple, pour l'aviser de l'absence d'un élève ou pour une modification au parcours à la dernière minute. Il ne faudrait pas donner au conducteur une infraction parce qu'il répond à un appel de ce type.

Nous vous demandons donc de prévoir dans le projet de loi une exemption, quant à l'interdiction d'utilisation du téléphone cellulaire ou tout autre appareil de communication, pour le transport scolaire. D'ailleurs, la plupart des entreprises de transport scolaire ont des règles strictes quant à l'utilisation de ces appareils.

Radars photos et caméras aux feux rouges

Au début des discussions, que ce soit à la Table de concertation gouvernement-industrie du transport lourd ou à la Table québécoise sur la sécurité routière, l'Association du transport écolier du Québec avait beaucoup de réserves quant à la mise en place de radars photos et de caméras aux feux rouges. Pour nous, la meilleure façon de diminuer la vitesse sur les routes est d'avoir plus de policiers sur le territoire. Nous comprenons par contre, qu'il y a des segments de routes où il est presque impossible, pour une voiture patrouille, d'assurer le respect des limites de vitesse de façon sécuritaire autant pour les policiers que pour les automobilistes.

Nous tenons aussi à mentionner que le projet de radar photos ne faisait pas l'unanimité tant à la Table québécoise sur la sécurité routière qu'à la Table de concertation gouvernement-industrie du transport lourd.

Nous nous questionnions, non pas sur l'efficacité du radar photos, mais plutôt sur sa gestion, à savoir : le constat est émis au propriétaire du véhicule alors que le contrevenant est le conducteur. Dans le cas où le conducteur est le propriétaire du véhicule il n'y a pas de problème, mais comme vous le savez dans l'industrie du transport lourd, il en est tout autrement. Comment identifier le bon conducteur ? Comment s'assurer que la gestion de ce dossier ne dégénère pas en conflit de travail ? Bien sûr, dans l'industrie du transport scolaire, il est assez simple d'identifier le conducteur fautif, le problème se situe davantage sur la façon de « dénoncer » le conducteur fautif.

À la lumière de tous les commentaires soulevés, entre autres, par l'industrie du transport lourd, il a été proposé de procéder d'abord par un projet pilote pour l'installation d'un tel équipement. Le projet de loi 42 prévoit un processus par lequel le constat est envoyé au propriétaire. Par la suite, il lui sera alors possible de faire parvenir une déclaration signée, du propriétaire et du conducteur identifié, afin qu'un nouveau constat soit envoyé au conducteur. Ce procédé ne devrait pas causer de problème dans notre industrie dans la mesure où le conducteur accepte de signer la déclaration.

Dans le cas contraire et à défaut d'entente, le propriétaire pourra transmettre le nom du conducteur au poursuivant. Un tel procédé peut engendrer selon nous, des conflits de travail. Dans la situation où le conducteur contesterait l'infraction devant les tribunaux ce sera alors la parole de l'employeur contre celle de l'employé.

Nous aurions souhaité, et c'est la position que nous avons défendue aux différents comités de travail, que le projet de loi prévoit une obligation légale de dénonciation ce qui pourrait éviter aux transporteurs de porter l'odieux de la démarche et d'avoir à faire face à des conflits de travail. Le propriétaire préférera payer l'infraction plutôt que de se retrouver devant des tribunaux administratifs. Nous craignons que le conducteur ne sera pas enclin à changer son comportement si aucune responsabilité ne lui est attribuée.

D'autres administrations, comme la Grande-Bretagne, ont mis en place des systèmes faisant en sorte de rendre obligatoire, d'une certaine façon, la dénonciation. C'est ce que nous souhaiterions retrouver dans le projet de loi. Après tout, le propriétaire d'entreprise n'a pas à se substituer au rôle de policier ou de poursuivant.

Un autre élément que nous tenons à souligner est à l'effet que le projet de loi ne prévoit pas de points d'inaptitude reliés à ce type d'infraction, ni de points au dossier des propriétaires et exploitants de véhicules lourds (PEVL) et nous souhaitons que cela demeure ainsi. En ce qui concerne le dossier des PEVL, le propriétaire de l'entreprise n'a pas à être pénalisé pour le comportement d'un de ses conducteurs.

Limiteurs de vitesse

Le projet de loi, tel qu'écrit, prévoit que tout exploitant de véhicule lourd devra activer le limiteur de vitesse à 105 km/h. Lors de discussions entourant cet élément du projet de loi, il a toujours été question que, seul le transport de marchandises serait touché par cette obligation. Nous comprenons qu'aujourd'hui, le législateur souhaite étendre cette obligation à tous les véhicules lourds incluant le transport de personnes.

L'industrie du transport scolaire n'est touchée qu'en partie par ce volet, étant donné que la majorité des transporteurs ne circulent qu'en zone où la limite permise est soit de 30 km/h, 50 km/h ou 90 km/h. Par contre, il peut survenir qu'un transporteur offre ses services, avec ses autobus scolaires, pour du transport nolisé et, qu'à ce moment il circule sur des routes dont la limite de vitesse est de 100 km/h. Encore là, bien que les moteurs d'aujourd'hui soient assez puissants pour atteindre des vitesses au-delà du 100 km/h, les autobus scolaires ne sont pas configurés, en terme de confort, pour rouler à cette vitesse.

Sur un point plus technique et après vérification auprès des distributeurs d'autobus scolaires, seuls les autobus construits à partir de 1998 possèdent une technologie permettant de limiter la vitesse. Alors, qu'il serait impossible de le faire sur les minibus et ce, peu importe l'année de construction.

En terminant, nous tenons à réitérer notre entière collaboration à l'amélioration du bilan routier au Québec. Bien que le bilan de notre secteur de l'industrie soit fort reluisant, nos membres ont toujours à cœur la qualité de service et la sécurité des élèves qu'ils transportent.

Nous tenons d'ailleurs, à vous souligner que nous tiendrons, en février prochain, notre 20^e campagne annuelle de sécurité dans le transport scolaire.