



*ASSOCIATION DES PROPRIÉTAIRES
D'AUTOBUS DU QUÉBEC*

**PROJET DE LOI 42
Loi modifiant le Code de la sécurité routière
et le Règlement sur les points d'inaptitude**

Mémoire présenté à la

Commission des transports et de l'environnement

par

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

4 décembre 2007

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 près de 200 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, de représentation 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 collectif 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 81 ans.

Préambule

Au cours des dix dernières années, l'Association s'est activement impliquée 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 l'accroissement de 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 5 juillet dernier.

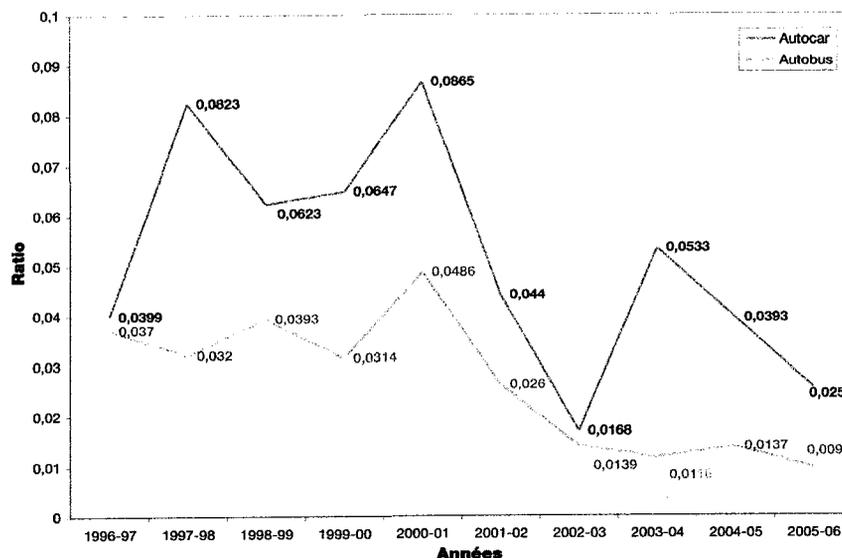
L'industrie du transport par autobus évolue depuis plusieurs années en accord avec les mesures réglementaires qui soutiennent la conformité, la formation continue, la compétence et la prévention. Le bilan de notre secteur démontre cette prise en charge de la sécurité par les entreprises privées et leurs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

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

Le tableau ci-dessous illustre graphiquement l'évolution, au cours des 10 dernières années, du taux d'accidents à l'intérieur de la Mutuelle. En 2006, la taille du groupe était de 4228 autobus scolaires et autocars regroupés au sein de 83 entreprises ou groupes d'entreprises. À n'en pas douter, cette amélioration de la performance est plus que significative.

Et, si le discours de la sécurité est le leitmotiv réel d'une entreprise de transport par autobus, cela doit paraître dans son dossier d'assurance.

**RATIO DE PERTE
NOMBRE D'ÉVÉNEMENTS PAR NOMBRE DE VÉHICULES**



Cela doit paraître également dans la formation du personnel. En 2004, l'APAQ a sollicité la collaboration du Camo-route afin de développer un programme de formation, d'une durée de deux ans, s'adressant spécifiquement au personnel du transport par autobus. Les deux organismes ont présenté une demande de soutien financier à Emploi-Québec qui s'est traduite en une contribution de l'ordre de 421 866 \$.

Le programme a permis de dispenser jusqu'en août 2005, de la formation à près de 3 500 conducteurs et cadres d'entreprises de transport par autobus dont notamment :

- 1107 en secourisme ;
- 910 en procédures d'arrêt et de conduite préventive et hivernale ;
- 504 en vérification avant départ ;
- 501 en évaluation routière hors Québec.

Cette collaboration d'Emploi-Québec, de Camo route et de l'APAQ a donné en héritage un corpus de cours adaptés spécifiquement aux besoins de formation des travailleurs de l'industrie de l'autobus.

Cela doit aussi paraître dans les faits. Il ne s'agit plus de dire que son entreprise est sécuritaire, il faut le prouver. L'APAQ a contribué à l'élaboration de la norme de services de transport par autobus, norme établie par le Bureau de normalisation du Québec. Le discours de la qualité est une prise en charge réelle par l'ensemble des administrateurs et employés d'une entreprise à travers toutes les étapes du service. Cette prise en charge mène à la certification de l'entreprise et deux de nos membres sont, depuis plus de quatre ans, certifiés de la norme de service autobus.

L'alcool au volant¹

L'Association a fait le choix de ne pas aborder le volet alcool au volant dans son mémoire. Pour les entreprises de transport par autobus, la tolérance zéro est une norme en vigueur depuis longtemps. Les politiques internes de nos entreprises sont assorties de mesures disciplinaires sévères et exemplaires. Nous ne pouvons approuver et discuter d'un taux quelconque d'alcoolémie pour les conducteurs dans l'exercice de leur travail considérant ce qui précède.

Le cellulaire au volant²

Le cellulaire est l'outil des employeurs et des superviseurs dans notre industrie comme moyen efficace et sécuritaire pour communiquer avec les conducteurs. Il est nécessaire de les informer de changements à leur itinéraire, notamment suite à des problèmes de circulation, à des routes temporairement fermées ou à des conditions routières problématiques. Ces informations sont importantes pour conduire à bon port les passagers. Le cellulaire permet au conducteur d'informer l'entreprise de transport par autobus d'un événement imprévu au voyage tel un bris mécanique, un retard dû à des conditions routières difficiles ou toute autre situation d'urgence.

¹ Art. 27 du Projet de Loi (202.4 Code de la sécurité routière, L.R.Q., c. C-24.2.

² Art. 49 du Projet de Loi (439.1 C.s.r.).

Nos membres se sont déjà dotés d'une politique d'utilisation d'un cellulaire qui précise la nature exacte des appels autorisés et qui prohibe les appels personnels en situation de conduite.

Le cellulaire est un outil de travail qui relie le conducteur à son superviseur et lui permet d'anticiper les conditions routières ou les imprévus. Interdire l'utilisation du cellulaire aux conducteurs, c'est empêcher la circulation d'informations pertinentes et essentielles à l'opération d'un autobus ou d'un autocar, et ce, dans un objectif ultime de sécurité et d'efficacité.

Il est injustifié d'imposer à nos entreprises de transport par autobus l'achat et la mise en place d'appareils mains- libres. L'usage restreint et contrôlé des cellulaires dans nos véhicules et l'utilisation encadrée que nos conducteurs en font, contrairement à l'utilisation par d'autres usagers de la route, mérite de considérer qu'une exception soit faite pour l'industrie du transport par autobus. L'APAQ souhaite que le cellulaire de nos conducteurs d'autobus soit considéré comme un outil de travail. Si cet appareil muni d'une fonction téléphonique devait être remplacé par le vétuste et non-flexible «CB», ou encore par système mains-libres avec la fonction haut-parleur dans l'habitacle, aucun gain de sécurité ne serait engendré.

Pour l'entreprise de transport par autobus, non seulement l'article 49 du projet de loi n'améliore pas nos performances en matière de sécurité mais, risque de nuire à notre efficacité.

Les limiteurs de vitesse³

L'APAQ s'oppose à l'adoption de l'article 55 tel que rédigé. Il faut comprendre que l'insertion de cet article dans le projet de loi 42 fait suite à la demande de l'Association du camionnage du Québec pour solutionner un problème qui est propre à leur industrie et qu'ils décrivent eux-mêmes comme une nécessité industrielle afin de permettre l'équité concurrentielle entre de bons et respectueux transporteurs et les autres.

En 2003, à la demande du ministre des Transports de l'époque, monsieur Serge Ménard, la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds a examiné le dossier de la vitesse des véhicules lourds. En introduction au rapport il est précisé, entre autres, les deux éléments suivants :

- « Il est important de souligner que les données utilisées dans l'étude concernent principalement le transport par camion » ;
- « Les membres de la Table de concertation ont reconnu qu'il était nécessaire de mener certaines recherches supplémentaires afin d'évaluer si la vitesse excessive constitue un problème auquel il faut s'attarder pour le transport de personnes ».

Ce rapport qui a été remis au ministre d'alors avait la rigueur de reconnaître la dualité autobus / camion et de respecter les caractéristiques de chacun, ce que ce projet de loi ne retient pas.

³ Art. 55 du Projet de loi (519.15.3 C.s.r.).

Le débat de la sécurité dans l'industrie du transport par autobus a connu deux épisodes particulièrement intenses au cours des 20 dernières années. L'enquête du coroner Marc Bouliane sur le transport scolaire et celle du coroner Luc Malouin sur la tragédie des Éboulements dont on vient de souligner le 10^e anniversaire. L'industrie toute entière s'est mobilisée pour faire de la sécurité routière sa priorité. Les entreprises de transport par autobus ont mis en place une politique interne qui impose à leurs conducteurs le respect des limites de vitesse. Des instruments de bord permettent aux entreprises d'effectuer régulièrement une vérification de la vitesse et de questionner les conducteurs lors de dépassements équivoques. Ces politiques, en plus d'assurer la sécurité sur le réseau routier, permettent aux entreprises des économies de carburant, d'usure de pièces et nous le savons très pertinemment, d'assurances.

En matière de dépassement de vitesse, nous vous référons aux statistiques de la Société d'assurance automobile du Québec⁴ qui démontrent que les infractions commises par les conducteurs d'autobus et d'autocars en matière de dépassement sont plus fréquentes dans les zones de 30, 50, 70 et 90 km/h, comme pour les autres usagers de la route. Pour notre industrie, une norme à 105km est inutile, non-pertinente et crée un faux confort nuisible à la vraie responsabilisation de nos conducteurs.

Nous soumettons également à votre réflexion que d'empêcher les autobus de circuler sur les autoroutes à des vitesses similaires à celles de l'automobile fera en sorte que le mode de transport par autobus deviendra moins attractif. En effet, nos passagers souhaitent se déplacer entre les grandes villes dans des délais comparables à ceux des automobilistes. Imposer un handicap comme celui-ci à notre industrie, c'est nuire à la perception de compétitivité modale et ceci va directement à l'encontre de la *Politique québécoise du transport collectif* du gouvernement du Québec et qui s'est fixé une augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8% d'ici 2012.

Ontario Motor Coach Association (OMCA) partage la position de l'APAQ contre l'installation obligatoire de limiteur de vitesse dans les autobus. L'appui de l'OMCA est basé sur les constats suivants :

- l'autobus est le moyen de transport le plus sécuritaire ;
- le transport collectif ne pourra demeurer concurrentiel face à l'automobile.

L'industrie de l'autobus s'est donné collectivement les moyens de gérer la sécurité. Chaque entreprise a mis en place des mesures qui obligent ses conducteurs à avoir une conduite sécuritaire. Année après année, le bilan de l'autobus fait la démonstration de notre comportement exemplaire par les résultats de notre Mutuelle d'assurance.

L'APAQ considère que l'imposition du limiteur de vitesse sur les autobus ne sert en rien à l'amélioration du bilan routier. Cette obligation est irrespectueuse à l'égard de notre industrie en nous considérant comme un sous-ensemble du camionnage. Ceci ne reconnaît pas et ne considère pas notre performance en matière de sécurité.

L'industrie de l'autobus a fait ses devoirs. Elle ne vous demande pas de gérer ses conducteurs. Elle s'en occupe. Elle vous demande de la reconnaître, de la respecter et de l'encourager.

⁴ Bilan 2005 des taxis, des autobus, des camions lourds et des tracteurs routiers

Le cinémomètre photographique et le système photographique de contrôle de la circulation aux feux rouges⁵

Notre non-opposition au dossier du cinémomètre photographique et système photographique de contrôle de la circulation aux feux rouges est liée à l'existence des troisième et quatrième alinéas de l'article 592.1. Toutes les discussions que nous avons eues avec les représentants gouvernementaux portaient sur la nécessité de transmettre l'infraction au conducteur et non à l'exploitant.

À l'examen du projet de loi 42, nos aviseurs nous informent que les dispositions des troisième et quatrième alinéas pourraient fort probablement être estées un jour devant les tribunaux supérieurs et que ces dispositions, si importantes pour nous, pourraient en être modifiées

Advenant que les tribunaux invalident l'article 592.1 ou que le législateur amende celui-ci, il faut comprendre que la position de l'APAQ ne sera plus la même.

Finalement, nous soulignons que le projet de loi ne nous confirme pas l'abandon de toute poursuite auprès d'un propriétaire qui aura, conformément aux troisième et quatrième alinéas, identifié le conducteur responsable du véhicule au moment de l'infraction.

Points inscrits au dossier PECVL⁶

L'article 592.4 du *Code de la sécurité routière* établit que toute infraction constatée par une photographie n'entraînera pas l'attribution de points d'inaptitude au dossier du propriétaire/conducteur physique d'un véhicule. Considérant que ce projet de loi a pour objectif d'améliorer le bilan routier, l'APAQ se questionne sur la réelle force de répression d'une telle mesure. Il nous apparaît utile pour des raisons de vraisemblance que des points d'inaptitude soient attribués dans le cas d'infractions relevées par cinémomètre photographique ou système photographique de contrôle de circulation aux feux rouges afin d'exercer la pression nécessaire à l'amélioration du comportement du conducteur et de donner à nos membres un pouvoir de sanction à l'égard de leurs employés.

Quant aux points au dossier PECVL, nous avons été informés de l'opinion du ministère des Transports que de telles infractions feraient l'objet d'attribution de points au dossier PECVL de l'entreprise propriétaire d'autobus ou d'autocars.

Nous rappelons que le fait que des points soient attribués au dossier PECVL ainsi que l'établissement du nombre de points suite à l'infraction commise par un conducteur dans le cadre de l'article 61 du projet de loi 42 relèvent de la responsabilité de la Société d'assurance automobile du Québec selon l'article 22 et 24 de la *Politique concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds* et que cette politique doit être élaborée avec les partenaires.

⁵ Art. 44 et 45 du Projet de Loi (332 et 333 C.s.r.)

⁶ Art. 61 du Projet de loi (art. 592.4 C.s.r.).

Nous vous informons que l'APAQ s'opposera à toute attribution de points au dossier PECVL tant que le législateur n'imposera pas de points au conducteur fautif, et ce, dans une préoccupation d'influencer le comportement dudit conducteur.

Il faudra de plus examiner l'effet de tels constats d'infractions sur le dossier professionnel du conducteur chez son employeur/exploitant et même chez son propriétaire/immatriculé.

Le remisage d'un véhicule⁷

Le projet de loi 42 précise qu'un agent de la paix, suite à la suspension d'un permis de conduire, peut procéder au remisage du véhicule sans la permission du propriétaire ou de l'exploitant. À la lecture de cet article, nous constatons que l'agent de la paix n'est pas tenu de contacter l'exploitant d'un véhicule. À notre avis, il serait impératif d'ajouter une exception concernant le transport de personnes. Pour la sécurité des passagers, l'exploitant devrait être averti afin qu'il mette rapidement en place les mesures nécessaires afin de remplacer le conducteur dans les meilleurs délais et ainsi assurer la sécurité des passagers.

En conclusion, nous vous rappelons que l'industrie de l'autobus est identifiée à la catégorie de véhicules lourds, mais qu'elle est une catégorie unique. Unique par sa clientèle, par les enfants, par les touristes, par les travailleurs, par les aînés et par les personnes à mobilité réduite qu'elle transporte

Unique également par les moyens de contrôle que ces entreprises de transport par autobus se sont donnés.

Nous vous remercions de nous avoir invités et entendus.

⁷ Art. 29 du Projet de loi (art. 202.6 C.s.r.).